Radu
Theodoru
CU
HAI·HUI 2
SPRE SUD

Radu Theodoru
Cu „hai – hui 2” spre sud

PLANURI

Joi 11 ianuarie 1979 scriu cea dintâi frază a acestei cărţi. Lunca Argeşului este plină de pâclă. O pâclă străvezie care transformă sălciile şi arinii în siluete fantaste. Zăpada căzută de câteva zile şi-a pierdut puritatea şi candoarea. Baiazid, cocoşelul turcesc, îşi trâmbiţează megalomania invers proporţională cu minidimensiunea lui (Baiazid este nu numai megaloman ci şi poligam; dar împinge poligamia până dincolo de acceptabil, atrăgând în curte găini rurale de dimensiuni normale, spre disperarea vecinilor, care-şi văd poiata depopulată, iar vecinile îl alintă pe Baiazid spunându-i haiduc şi în acest alint sublimează poveşti vechi şi poate vise neîmplinite). Vrăbiile care şi-au făcut cuibul între saceac şi acoperiş, chiar în colţul nişei unde lucrez, îşi refac căminul conjugal cu multă ardoare, în piuituri tandre şi hârjoana care precede primăvara. O zi întru totul campestră, care nu conţine nicio aluzie la aventura marină. La marea răscolită de furtună. La vuietul ascuţit al vântului în Sarturi. La noaptea aceea orgiacă, în care am dublat Capul Caliacra măturat de vânt şi de lumina spectrală a farului. Scoţându-l din întuneric, lumina îi dădea înfăţişare apocaliptică şi izbiţi de furtună ne-am întors să căutăm adăpostul de la Muhu-Liman.

De fapt povestea a început prin 1973, când, după ce mi-am epuizat o altă aventură a vieţii, construcţia unei case de ţară, m-am simţit stingher şi condamnat iremediabil la rutină. Chiar dacă fiecare carte este prin ea însăşi o aventură fantastică. Chiar dacă viaţa la Grădiştea, cu alchimia luminii şi a căldurii, cu fotosinteza şi germinaţia, cu ciclul rotitor al anotimpurilor, cu fierberea vinului şi poveştile satului, cu fiecare cuvânt nou descifrat de Voica; ori cu teoria asta a mulţimilor descifrată de Horia în orele de matematici, chiar dacă oamenii se descoperă acolo unde se cred intangibili şi invulnerabili, scoţându-şi pentru o clipă măştile lor de fiecare zi şi această aventură a cunoaşterii dincolo de aparenţă este prin ea însăşi fascinantă, chiar dacă… Niciodată nu-ţi poţi renega adolescenţa, fără să te sinucizi. Fără să ucizi omul care-ai fi putut fi. Oricare ai visat să fii. Omul doldora de vise, omul frumos şi nobil, trecut în rezervă de cotidian şi întâmplarea potrivnică, pe care-l întâlneşti în secret la sărbătorile tale intime. Omul acela din adolescenţă, pe care l-am protejat pe măsura puterilor, care m-a purtat la bordul avionului de vânătoare, care m-a amestecat cu oştile Ţărilor Româneşti, deschizându-mi mereu câte-o fereastră către lume şi o alta către mine însumi, mi-a spus într-un taifas sub lună nouă că mi-am creat toate premizele să fac burtă, chelie şi mutră gravă, de bonz. Desigur, am ricanat. Uite, dom-le, ce-mi spune după ce-am cărat cu spinarea nu ştiu câte zeci de saci cu ciment, după ce am dat la mână nu ştiu câte zeci de mii de cărămizi, făcând carne vie la buricele degetelor, după ce am luptat cu meşteri de toate sorturile şi de toate categoriile, după ce-am încărcat şi descărcat, am arat şi plantat pomi şi viţă de vie, după ce am obţinut

aprobări astăzi, ca mâine să fie infirmate de acelaşi organ care le emisese, după ce am bătut la toate uşile tapisate în culorile cele mai distinse ca să scot la Lumină bucăţele de adevăr, după ce…

Prin 1952 doctorul Aurel Martin-Bologa fusese repartizat într-un sat din Munţii Banatului. Cornereva. M-am dus să-l văd. Făcea apostolat, străbătând munţii călare. Am plănuit să ne construim o ambarcaţie cu care să coborâm pe Bega, Tisa şi Dunăre, la Marea cea Mare. Nu ne-am construit ambarcaţia. Umblând călare, însoţindu-l prin cătune, ori hoinărind pe valea Bela-Recăi, am cunoscut o lume, care mai târziu s-a numit *Muntele.* Doctorul a plecat la Ōsaka, pentru a deveni medicul celui dintâi pescador oceanic românesc, construit în Japonia.

Între timp, stabilit la Timişoara, una din etapele periplului meu terestru, am cumpărat o prea frumoasă barcă, un pui de mare având rame – şi vele, barcă numită de fostul ei proprietar „Hai-Hui". Am navigat cu vele pe Bega, dacă se poate închipui aşa ceva, agăţându-i catargul de poduri, făcând cele mai năstruşnice manevre spre a prinde o boare de vânt şi săturându-mă până peste cap de navigaţia cu vele pe râuri de şes. Aurel Martin întors de pe oceane a făcut imprudenţa să navige cu mine. La o ampanare, ghiul l-a făcut K.O. cu atâta putere, încât am crezut că i-a scos falca din încheieturi. Doctorul s-a albit, dar n-a scos un singur cuvânt de protest. Iată un membru de echipaj, mi-am spus. Mai târziu am plecat în Deltă cu „Hai-Hui". Lucrurile sunt simpatice atunci când scrii lejer: Mai târziu am plecat în Deltă cu „Hai-Hui". Ele devin cu totul altceva, când le practici aievea. „Hai-Hui" era înscrisă la clubul sportiv „Constructorul". Băieţii de la club au făcut tot ce le-a stat în putinţă ca „Hai-Hui" să călătorească onorabil de la Timişoara la Galaţi. Cavaleţi, amaraj şi alte o sută de mărunţişuri necesare unei bărci de 4,50X1,40 care este cocoţată pe un autocamion plin cu mărfuri, unde trebuie să stea în echilibru stabil câteva sute de kilometri. La aventură se asociază prietenul meu Ion. Ajungem noi la Galaţi, ne instalăm confortabil la „Libertatea" (acolo văd pentru întâia oară carcalaci, gândacii navelor, duşmanii mei de moarte din croaziera atlantică la bordul navei-şcoală „*Mircea")* şi aşteptăm să ne sosească ambarcaţiunea. Aşteptare instructivă, în care avem ocazia să ne călim nervii, să ne cheltuim banii şi să cunoaştem capriciile şoferilor din transportul de mărfuri, în a nu se ştie câta zi de aşteptare pe cheu, apare bolidul, cu barca legănându-se ameninţător. Totdeauna pe un cheu se află oameni dornici să-ţi dea o mână de ajutor, mai ales când este vorba de o ambarcaţie. Se ivesc necunoscuţi oare pun mâna, sunt nişte pescari amatori care se asociază şi în câteva minute barca este la apă, unde face apă în modul cel mai propriu. O armăm rapid, o legăm la pupa navei-hotel „Libertatea" şi, zoriţi, plecăm în aval în aceeaşi seară. Desigur, greşeală capitală. Se întăreşte vântul. Navigam în volte. Se lasă noaptea. Barca face apă. Frig. Coborâm vela. Într-o barcă, chiar dacă sunt numai doi echipieri, unul din ei este implicit cel care răspunde de bunul mers al treburilor. Chiar şi pe Dunăre te poţi îneca la modul cel mai exemplar. Constat că se naşte tensiune în „echipaj". Şi se înfiripă opoziţia spiritului liber prin condiţia lui multimilenară. „De ce aşa şi nu aşa". „Pentru că aşa trebuie şi nu aşa". Delicii cu eşuări şi încurcatul catargului în sălcii, cu vânt tare, de la travers, cu singurătate şi târziu în noapte, cu o lumină

salvatoare. Un şlep ancorat la gura unei bălţi. Dormim la şlep. A doua zi navigaţie splendidă cu vele la Isaccea, unde Ion abandonează. Curentul şi umezeala îi fac rău. Nu suportă ideea că doi prieteni la bord, doi intelectuali, să aibă „roluri" de echipaj. Este intolerabil. Este de neconceput. De ce să tragă cu rama dreaptă, dacă lui îi pică bine să tragă cu stânga?! Bravul meu Ion este un prieten admirabil, n-o să ne stricăm prietenia veche şi încercată, pentru această inepţie cvasicazonă care se numeşte „rol de echipaj". Îl duc la mal, îşi ia geamantanul, îmi lasă pantofii lui de sport în semn de solidaritate şi după ce scot catargul, plec în aval, la rame. Oricum, cea mai sigură reţetă să strici o prietenie este să-ţi inviţi prietenii la o barcă, să le împarţi roluri de echipaj şi ţie să ţi-l păstrezi pe cel de skipper. Fii sigur că nimeni nu te va întreba dacă nu cumva ai mai multă experienţă în domeniu, dacă ai mai navigat sau nu, dacă eşti sau nu tobă de carte, dacă ai sau nu o calificare în materie. Simpla propoziţie spusă pe cel mai cantabil şi afabil ton, „Sus vela", este în stare să provoace răscoală la bord. Eu am ajuns în Deltă, Ion la Timişoara şi când ne-am întâlnit am reluat totul de acolo de unde lăsasem totul. Oricum, m-am familiarizat cu navigaţia cu vele pe Dunăre când vântul şi curentul se compun câte o dată destul de ameninţător, am învăţat câte ceva despre echipaj şi despre riscurile unei bărci nepuntate, amarate pe un canal navigabil, vânturat de vapoare, ca şi despre ceea ce ţi se întâmplă când tai prova unui remorcher care urcă în amonte, pe o noapte fastuoasă, cu lună plină, bâtlani şi stoluri de lebede. Barca nepuntată se umple cu apă şi se duce la fund, aşa cum s-a dus., Hai-Hui" în prima noapte pe canalul Sulina. Dacă scapi de prova neagră a remorcherului, cum am scăpat eu, şi ai un magnetofon, cum n-am avut eu, atunci poţi înregistra cel mai pitoresc argou fluvial de la Dunărea de jos, monument lexical care demonstrează vivacitatea, puterea creatoare şi de asociaţie a limbii române, generozitatea şi opulenţa ei, coloritul şi valoarea ei dinamică, plasticitatea ei unică.

Aşa că prin 1973, Iani m-a găsit tocmai în starea aceea de freamăt interior, care naşte neliniştea şi cu ea, marile hotărâri. Iani vrea un cuteraş de 5 metri maximum, cu care să facem navigaţie costieră la mare; dar în realitate să ne delectăm în Deltă, acel continent fabulos şi unic, visul de aur al pescarilor, vânătorilor şi navigatorilor amatori de turism nautic, plin de poezie, ţânţari, plauri, bălţi de vis, canale şi canalete, sălcii străvechi şi escale fabuloase. Eu vreau o ambarcaţie mixtă. Să poată naviga în Deltă şi pe Dunăre; dar să ţină şi marea, pentru croaziere costiere vizând lumea mirifică a Orientului apropiat. Oricum, ne trebuie un proiect pentru o ambarcaţie puntată, cu derivor rabatabil, propulsată cu ajutorul vântului, ce dracu; suntem doar velişti. Pasionaţi, având un motor auxiliar, „hors-bord", o cabină cu cel puţin două cuşete, el vrea să gătim în cockpit, eu în barcă, el vrea un spirai pe unde să elimine fumul de tutun, eu nu vreau pentru că nu fumez. Vine Stihi Bogdan care ne desenează în curte o formă de 5 metri. Văzută la mărime naturală, o ambarcaţie de 5 metri înseamnă ceva. Totul este încântător când fabulezi la Grădiştea, trandafirii agăţători sunt înfloriţi, albinele zumzăie paşnic, conştiinţa profesională este echilibrată, n-ai bani, fondurile fiind epuizate de pasiunea constructivă anterioară şi Stela te priveşte cu infinită îngăduinţă, ca pe un băietan pus să facă pozne nevinovate. Se întâmplă acel fenomen interior ciudat,

când un gând uitat reapare la nivelul conştiinţei matur, plin de dinamică interioară, activ, cu o capacitate de asociere stranie, dovedind după aceea lungă gestaţie, un gând dominant, rapace şi exclusivist, o idee obsesivă, car" bilă de monopol şi imperialism. Deocamdată Iani, care a abandonat arhitectura pentru arta fotografică tehnică şi artistică, se însărcinează cu găsirea unor planuri. Stabilim de la început că nu vom merge decât pe seama unor planuri făcute de specialişti, verificate prin construcţii de serie, care, devenind ambarcaţii, au fost încercate la mare şi sunt vândute şi cumpărate în mod curent. Apoi este nevoie de un arhitect naval care să transcrie planurile. Apoi este nevoie de un marangoz, ori de mai mulţi, care să transforme planurile în realitate. Mai este nevoie de material de construcţie, de un loc unde să se poată construi, de o sursă de energie pentru maşini, încălzit şi iluminat, de o mie şi unul de materiale ajutătoare: holtz şuruburi de aramă, de toate dimensiunile, cuie de aramă, hublouri, tacheţi, scripeţi, pânză specială de vele, manevre fixe şi manevre mobile, aparate de navigaţie, loc pentru turnat lestul, plumb pentru lest, hărţi, instrumente de lucru pe hartă, colaci şi veste de salvare, rachete de semnalizare, corn de ceaţă, mă rog, o listă care se lungeşte la infinit şi a cărei simplă lectură îţi ridică părul măciucă. Cu fiecare zi care trece, lista se îmbogăţeşte. Ancore. Baloane de acostare, Dinghy. Totul material de iahting. Uşor. Rezistent. Dimensionat pentru lungimea şi greutatea iahtului. Poţi înnebuni. Să-ţi iei câmpii. La noi nu există, şi nu ştiu de ce nu există, o întreprindere specializată în acest sens. Te duci, alegi, plăteşti prima rată, plăteşti apoi restul şi gata. Aiurea se construiesc iahturi din fibră de sticlă armată. Iani vrea unul la fel; ori măcar din placaj de apă, un Tego de 4 mm. Eu vreau unul clasic, din stejar. Deocamdată avem listele de materiale şi – o imensă bunăvoinţă, plus o întreprindere care fabrică bărci la Reghin. Telefonez la Reghin. Desigur, ei construiesc bărci, chiar bărci de concurs, dar nu construiesc iahturi puntate. Iani este un fel de memorie electronică universală. Ne fixăm la constructorii francezi. Toate lecturile noastre în materie de publicitate în acest sens merg spre Franţa. Eu am văzut iahturi franţuzeşti la Cannes. La Menton. La Saint-Tropez. La Arcachon. Iani scrie unui prieten la Paris. Între timp descoperă o tentativă a unor entuziaşti, de a constitui un club de turism nautic. Se pare că s-a şi format un comitet (pasiunea noastră), că există un sediu, un atelier de reparat bărci, există bărci, şi o primă iniţiativă notabilă: o croazieră în grup, cu plecarea de la Tulcea, ieşire în mare, dublarea întregului litoral şi punct terminus: Mangalia. Timpul şi experienţa aveau să mă convingă că pentru reuşita unei asemenea tentative şi pentru a nu o transforma într-un chin odios sunt necesare câteva date esenţiale, de la care nu poţi abdica fără riscul de a te dezgusta pe vecie de turism nautic şi de superba aventură a plutirii. Deocamdată se ţin şedinţe într-un club vraişte, situat prin fostul centru comercial al Bucureştiului şi-i cunosc pe oamenii care într-un fel sau altul au înrâurit planurile mele în legătură cu construcţia unei ambarcaţii destinată turismului nautic şi sportului cu vele. Nu mai sunt la prima tinereţe, am ochiul vigilent şi format, descifrez destul de rapid impostura şi oportunismul, coţcăria ieftină, mimetismul şi mă bucur intens atunci când întâlnesc pasiunea născătoare de fapt şi gest social, pasiunea pusă în slujba unei idei şi în general valorile morale peste care suntem atât de des tentaţi să

trecem fără escală. Clubul este al entuziaştilor. Deocamdată într-un soi de hangar există nişte „FD”-uri, iniţialele venind de la numele englezesc al bărcii „Flying Dutchman”— „Olandezul zburător”, una din cele mai rapide bărci sportive cu vele, un „Star” şi alte ambarcaţii eterogene. Aici oficiază meşterul Iszlay, bătrânul şi simpaticul Iszlay, trimis de Carol al II-lea la Londra să se specializeze în marangozerie pentru „Y.C.R.R”. Sau „Yacht Club Regal Român” La o cercetare atentă bărcile sunt în pragul reformei. Au fost adunate din reformele, ori prereformele cluburilor sportive de pe malul Herăstrăului de alt personaj al locului, Elisei Nicolescu, responsabilul şi întemeietorul acestei organizaţii semifantomatice, velist pasionat care a coborât Dunărea cu o barcă cu vele şi care are prodigioasă calitate de a se găsi în mai multe locuri în acelaşi timp, de a intra pe fereastră acolo unde găseşte uşile închise şi de a cunoaşte toate întreprinderile din Bucureşti şi din ţară care ar putea ajuta cu ceva secţia de turism nautic, pe directorii acestora, pe directorii adjuncţi şi mai ales pe contabilii şefi. Pe contabilii şefi, pentru că, secţia nu are bani şi atunci întreprinde un fel da chetă, ori de cerşetorie nobilă şi elegantă – „daţi-ne dacron pentru vele şi vom face reclamă produsului dumneavoastră” – „sprijiniţi-ne!” – „Ajutaţi-ne în problema turismului nautic şi”… formule practicate de altfel pretutindeni, dar aiurea firmele marşază pe acest fel de publicitate, care la noi nu-şi are rostul, totul fiind riguros închis într-o cifră de plan. Iszlay bacsi cârpeşte ceea ce este de elrpit. Catargele şi velele au fost obţinute prin generozitatea contabilă a cluburilor, cu avertismentul că dacă sunt relativ bune pentru o plimbare pe lac, sunt cu totul improprii pentru o croazieră pe Dunăre, şi devin un pericol pentru o croazieră pe mare. Pentru că data croazierei este foarte apropiată şi barca care mi-a fost repartizată nu are nimic decât coca, sunt invitat să fac parte din echipajul lui Radu Iansen, operator la televiziune, velist pasionat, despre care citisem că întreprinsese o călătorie spre sud, pe o balenieră, o barcă de salvare pe care şi-o amenajase singur. Din echipaj mai fac parte un cercetător ştiinţific în biologie se pare şi un tânăr profesor de matematică. Un „F.D”. Este deci o barcă de concurs cu o lungime de 6,05 m, căreia Radu Iansen i-a construit o cabină în care se poate intra pe brânci şi în care pot dormi doi echipieri. Ceilalţi doi ar trebui să doarmă într-un cort şi să aibă doi saci de dormit, dar skipperul spune că bagajul trebuie limitat la minimum şi cum se pare că voi dormi în cabină, nu-mi fac prea multe griji. Desigur s-au modificat datele constructive ale bărcii, catargul pare mâncat de carii, dar barca este atât de frumos lăcuită în alb şi roşu, băieţii sunt atât de fericiţi de escapadă, încât retez pe loc apetitul fostului instructor de zbor şi comandant de escadrilă de vânătoare, spre întrebări neavenite, tipicare şi în ultimă instanţă plicticoase. Unde sunt hărţile, compasul, cum s-a făcut pregătirea teoretică a echipajului, cum este asigurată barca şi care sunt mijloacele de salvare, de semnalizare optică şi acustică, ce vom mânca şi bea pe mare în ipoteza că vom fi duşi în larg de o furtună şi alte o mie de fleacuri sâcâitoare, oricum am o vârstă onorabilă, niscai experienţă în materie de situaţii limită, în care rişti totul pentru tot, dar atunci purtam uniforma şi la bordul avionului eram integral stăpân pe decizie şi manevră, perfect instruit şi tobă de carte, cu sute şi sute de ore de zbor încastrate în reflexe, în judecată, în subconştient. Băieţii sunt tineri, au familii, au profesii în

care sunt foarte bine cotaţi, deci sunt şi responsabili, îmi spun şi este inutil să pisălogesc. De altfel fiind invitat, mă hotărăsc să-mi las acasă vârsta şi statutul social. Să execut ceea ce spune skipperul şi să-mi folosesc experienţa de zbor şi pe cea danubiană cu discreţie, în aşa fel încât să nu lezez nicio susceptibilitate. Ştiam din experienţă proprie şi din lectură despre acea boală psihologică de expediţie, care se manifestă printr-o iritare continuă şi unde nepotrivirile de caracter, de educaţie, de gândire, devin focare ale intoleranţei. Iată o experienţă care merită riscul, mi-am spus. La 17 august 1972 Iansen şi biologul pleacă cu autocamionul pe care am urcat barca. Toate formele administrative au fost făcute de Elisei. Am mai umblat şi eu pe la foruri, acum aşteptăm să plece „Şaua" şi cu „R.10. M"; având profesorul la bord, demarăm pentru Tulcea. Seara soseşte „şaua", lăsăm barca la apă ajutaţi de x necunoscuţi, ne plimbăm pe faleză arborând mutre de lupi de mare, mâncăm lubeniţe de Grădiştea, pe bordura trotuarului, cei doi se culcă „la bord", eu cu profesorul ne culcăm în maşină ca să ne sculăm a doua zi ţepeni, cu articulaţiile blocate. Plecăm de la ponton în stil mare. Ştiu că totul este o improvizaţie, dar nu traversăm nici Oceanul, nici Marea. Oricând putem acosta; târgui ceva de mâncare şi în ultimă instanţă putem bea apă din Dunăre, după reţeta pescărească foarte cunoscută.

Biologul cu mine, ca fiind mai grei, facem pe cei de la trapez. Deci stăm fiecare într-un bord, în picioare, agăţaţi de Sarturi şi asigurăm stabilitatea laterală, conjugându-ne mişcările spre în afară, sau spre interior. Profesorul face un curs scurt de iniţiere la foc. Iansen este „le barreur". De altfel amândoi sunt fumători, îşi aprind ţigările unul altuia şi fumul rămâne în urmă ca un siaj aerian. După o voltă menită să ne fixeze pe braţul Sf. Gheorghe se aude un trosnet sinistru şi piciorul catargului se reţează brusc. Sunt în babord, avem murele în babord, deci catargul cade în capul biologului şi eu sunt aruncat peste bord, cu piciorul stâng încurcat în şcota focului. Asta înseamnă să fi târât în aval, paralel cu barca, să auzi ţipete şi comenzi inutile, să înghiţi apă şi să te descurci singur. Nu vreau să tai şcota cu cuţitul de vânătoare pe care-l port la centura pusă peste slip. Fac acrobaţia de rigoare, îmi eliberez piciorul şi urc la bord. Cu pagaele, remorcând catargul şi velele, ajungem la mal. Bălăcărim prin nămol, tragem barca pe mal, o dezarmăm, întindem toate Scotele şi fungile printre pomi şi pe ele agăţăm la uscat întregul echipament. Skipperul pleacă la şantierul naval din Tulcea să confecţioneze un picior metalic în care să se îmbuce catargul. Pentru că nimic n-a fost foarte exact stabilit la plecare, dorm sub randă, pe pământ, în sacul de dormit. De rest, se ocupă ţânţarii. Vieţuim în „naufragiaţi", până se montează piciorul metalic, se dau găurile pentru buloane şi se poate prinde catargul. Barca la apă şi… Înainte. Volte, vânt ca pe Dunăre din toate părţile, barca face apă, acostăm, o scoatem, probabil apa intră pe la puţul derivorului, nu probabil, sigur intră pe acolo, navigaţia pe Dunăre este încântătoare cu condiţia să ai răbdare şi să cunoşti regula compunerii foiţelor exercitate de curent asupra derivorului şi de vânt asupra velelor, să fii încredinţat că teoria cuplului de răsturnare sau şavirare în limbaj de bord este o mare realitate şi să nu fi improvizat un derivor. Toată lumea la bord este încredinţată de naşterea cuplului de şavirare, de aceea skipperul, biologul şi cu mine facem tot ce este

posibil să-l prevenim, dar la o jumătate de milă în amonte de Mahmudia, o pocnitură, nu, nu este catargul, barca se dezechilibrează brusc, dar suntem la posturile noastre din borduri şi aproape egali în greutate; iar de sub cocă. Dunărea scurge la vale, ţâşnit ca un „Hopa Mitică", propriul nostru derivor care, fabricat repede din Tego, nu rezistase şmecheriei matematice de mai sus.

Acostare. Descopăr o bostănărie după mirosul adus de vânt. Târguim lubeniţe. Apoi, la pagae, ajungem la Mahmudia, unde există un şantier şi unde cei de la atelier se milostivesc şi ne confecţionează o frumuseţe de derivor din tablă de fier de 4 mm greu ca o ghilotină.

Apoi o manevră de plecare greşită ne vâră într-un remorcher şi ni se sfâşie randa. Ţipete. Nervi. Disperare. Tac şi privesc. Tac şi ascult. Tac şi învăţ. Cu biologul luăm randa şi găsim un croitor turc care ne-o coase. Începe să se manifeste spiritul de „grup". La patru oameni. Ridicol. Braţul Sf. Gheorghe de vis. Pescuit. Noapte cu lună fabuloasă, ţânţari care ne devorează şi semisomnie stupidă sub randa întinsă pe crengile unei sălcii. Biologul prinde doi somni respectabili. Nervi. Trebuie scoasă barca şi golită de apă. Navigaţia cu vânt de pupa Sf. Gheorghe, cu velele în foarfecă. Minune. Profesorul rămâne la Sf. Gheorghe. Noi ieşim în mare, pelicani plutind magnific pe hula uşoară, superb, dumnezeiesc, Suntem liberi, veseli şi inconştienţi. Dublăm insula Sahalin. Se schimbă culoarea mării. Din albastră devine galben-lutoasă. Văd clar egretele şi cormoranii stând „în picioare" pe o întinsură mult ieşită în larg. Eşuăm. Apa este caldă. Se vede punctul grăniceresc şi o cherhana. Se văd lotcile pescarilor. Strigăm. Nu ne aude nimeni. Vântul bate de la uscat. Împingem, tragem la edec, scăpăm de câteva praguri, înotăm şi până la urmă scoatem barca la uscat s-o golim de apă. Grăniceri, forme, telefoane. Scoatem apa. Aranjăm barca. Plecăm cu vânt puternic de la uscat şi cu o viteză de-a dreptul tulburătoare. Suntem fericiţi. Iradiem. Plesnet sec. Se smulge capelatura din şuruburi. Pac. Sartul din babord pocneşte. Iansen e prezent. Voltă. Jos vela. Iarăşi strigăm. Vântul ne duce în larg. Ne văd pescarii. Admiraseră plecarea noastră magistrală. Vine o lotcă şi ne ia la remorcă. Nu se poate face nicio reparaţie cu sculele şi materialele pe care le avem la bord. Tragem barca pe plajă, departe de mare. Ne încărcăm lucrurile într-o cotigă a grănicerilor şi ne punem în marş pedestru spre Sf. Gheorghe, unde spre zori avem un vapor la Tulcea. Iată o întâmplare asupra căreia trebuie să meditez, îmi spun, şi-mi făgăduiesc cel mai riguros program de pregătire marinărească pentru anii care urmează.

*

* *

Îmi este limpede. Ori ce improvizaţie duce la eşec, în cel mai bun caz. Iar pe mare, pe marea care m-a fascinat din adolescenţă, conduce sigur la tragedie. Faptul că am fost membru al „Ligii Navale Române" nu-mi dă niciun fel de paşaport pentru mare. Singurul paşaport valabil este pregătirea. Deci, să mă pregătesc. Să începem cu experienţa altora. Thor Heyerdahl a navigat cu o plută de balsa şi o barcă din papirus. Experienţa lui, dincolo de argument într-o dispută ştiinţifică, este una psihologică. De echipaj. De armonizare a caracterelor, de conjugare a efortului,

astfel ca rezultanta să dinamizeze şi realizeze în fapt o idee. Interesantă sub acest aspect, pentru unul care iniţiază o croazieră, pe o ambarcaţie cu vele (care nu există decât în imaginaţie) şi, desigur, interesantă sub aspectul pregătirii. De fapt aici mi se pare că rezidă esenţialul. În tăria, perseverenţa, ingeniozitatea de a da formă materială unui vis. Unei idei. Împotriva tuturor adversităţilor. Tăria de a învinge rutina, neîncrederea, birocraţia, (stupiditatea, ranchiuna, incompetenţa, Thor a făcut-o magistral. Pe urmă este Sir Francis Chichester. Dintre moderni. Aici lucrurile sunt mai complexe. Înainte de a fi Sir, Chichester a fost instructor de zbor, recordman al unor raiduri solitare, apoi, trecând la iahting, a fost cap de listă în regatele transoceanice în solitar, întreprinderea lui de tipărit hărţi şi prietenii i-au finanţat construcţia şi armarea iahtului *„Gipsy Moth IV”,* înaintea căruia exista *„Gipsy Moth III”* scos la vânzare. Exista de asemenea o opinie publică pasionată, care-l susţinea moral. Exista o presă care, pentru a publica ştirile scurte transmise prin radio de la bord, oferea sume suculente. Existau firme constructoare, care ofereau materiale de primă mână contra reclamă. Deci, exista un mediu, o industrie de specialitate, o modă, toate stimulatorii, ca să nu mai vorbim de o tradiţie care ţine de onoarea naţiunii, o tradiţie marinărească purtată nu numai de etravele de oţel ale marinei de război şi comerciale, dar mai ales de zecile de iaht-cluburi patronate de personalităţi ale vieţii politice şi financiare, dispunând de baze perfect utilate, de o avere dinamică compusă din ambarcaţiuni şi instalaţii la uscat, clădiri, hangare, baze nautice, personal specializat, totul finalizându-se în marile competiţii internaţionale, acele *„International Sail Training Races”,* care pasionează presa, radioul şi televiziunea, devenind evenimente sportive ale Terrei. Deci Francis Chichester a beneficiat de toate atuurile, fără ca asta să diminueze cu ceva superba lui temeritate, grandoarea şi tăria caracterului său, fascinanta lui aventură existenţială. Pregătirea croazierei circumterestre, construcţia iahtului său, sunt model şi iată-mă fişând ceea ce mi se pare esenţial. Termin un prim tom de fişe adăugând modernilor croaziera circumterestră a lui Alain Colas, premieră mondială pe un trimaran. Mă întorc în timp la doctorul Alain Bombard, omul dăruit unei idei ştiinţifice, profund umane, legată de supravieţuirea naufragiaţilor, care găsesc resursele acestei supravieţuiri în însăşi sursa tragediei lor: marea, la Alain Gerbault, care a traversat Atlanticul singur în 1923 şi din 1924 până în 1929 a terminat ocolul pământului, realizat de Chichester în nouă luni, la Joshua Slocum, navigatorul american (1834 – 1909), cel dintâi solitar în jurul Terrei, la Conor O’Brien şi Marcel Bardiaux, Cap-hornierii primelor performanţe de acest gen şi îmi scriu pe un început de fişă ceea ce J.R.L. Anderson spusese despre Sir Francis Chichester: „Pentru el a visa înseamnă a hotărî şi a hotărî înseamnă a acţiona”. Deci, acţionez. Deocamdată, asupra propriei mele persoane, Iani mă alimentează suculent cu bibliografie. Cărţi de iahting, manuale marinăreşti, reviste de specialitate ca *„Bateaux”* şi *„Yachting-Sail and Power”.* Răscolesc anticariatele şi încep să-mi fac o bibliotecă şi o idee despre ce înseamnă sportul cu vele de croazieră. De aici mă despart „Ideologic” de bunul meu amic. El rămâne credincios Deltei. Eu migrez spre mare. Spre larg. Spre mirajul de dincolo de orizont. Să vedem care este tradiţia noastră în materie. Pe ce date rezidăm. Ce argumente îmi

pot aduce mie însumi, argumente care să întărească o concluzie prin necesitatea ideii de continuitate. Iaht-Clubul Român în 1923. Până în 1939, în preajma războiului, dispune la mare, unde se construieşte un port de iahting, de 13 sau 14 iahturi, unele construite la Constanţa ca *„Dris", „Hoinar", „Crai nou"* şi *„Euxin",* altele cumpărate din străinătate, în vara lui 1939 *„Dris"* cu echipaj format din ofiţerii de marină Drâmba şi Izbăşescu ia largul pentru o traversadă a Atlanticului. Este chemat în ţară prin radio, de la Malta, din pricina iminenţii izbucnirii celui de al doilea război mondial. Din actualul port de turism Tomis, tot în 1939 pleacă la Istanbul, într-o croazieră în grup, 6 iahturi: *„Dor de val", „Crai Nou", Euxin, „Hoinar", Crăiţa 11". Dris". „Dris"* şi *„Dor de val"* abandonează. Celelalte patru ajung la Istanbul, fără escală. Numai *„Crai Nou"* intră la Vama, dintr-o neînţelegere. Iahturile sunt însoţite de şalupa Salvamarului *„Albatros",* pentru asistenţă. Nava poştală *„România"* le aşteaptă în golful Moda, unde are loc o regată turco-română organizată de „Deniz Klübu", Iahtul *„Crai Nou"* cu inginerul Aurel Theodoru coboară spre sud, până în arhipelagul Prinkipo din Marea Marmara. Sufletul şi organizatorul croazierei, inginerul N. Caranfil, constructorul salbei de lacuri bucureştene, a cărui soţie Frussy Caranfil, nagivatoare curajoasă în Mediterană, a fost distinsă cu „Meritul Maritim". „Iaht Club Regal Român" avea la 31 decembrie 1939 un bilanţ care însuma la rubrica Activ: 3.832.450 lei, din care flota de iahturi maritime însemna 716.218 lei. Iată, mi-am spus, asemeni ca în aviaţie, desigur mult mai modest (nu există în iahtingul românesc nume ca Piomeo Popescu, Pantazi, Ionel Ghica, Max Manolescu, Bâzu Cantacuzino şi încă câţiva aşi de categorie cel puţin europeană), românii au ştiut să fie şi aici la nivelul timpului. Argumentul unor neavizaţi că aş cădea într-un gol de tradiţie se elimină de la sine. Deci, la treabă.

*

* *

Prima întrebare care se pune este: ce iaht vreau să-mi construiesc, pentru ce scop, pentru câte persoane şi câţi bani disponibili am, pentru acest capriciu, cum îi spun prietenii mei. Deocamdată suntem încă în domeniul teoreticului, oamenii vor interveni mai târziu şi despre ei va fi vorba în paginile care urmează, pentru că fără oameni cartea s-ar vida de însăşi raţiunea de a fi încredinţată tiparului. Iată cam ce sintetizează fişele mele la rubrica: *Iaht de croazieră.* Pentru a naviga confortabil într-un echipaj de doi, se cere un iaht de două tone şi jumătate, ceea ce înseamnă în general o lungime de 5,50 m. Poate să aibă un derivor lestat; dar cărţile, planurile şi realizările moderne merg spre cele cu două chile, ori o singură chilă fixă şi cu greement de sloop. Desigur motor *hors-bord* pentru manevră în port. Iahtul trebuie să fie polivalent, adică comod, stabil, să aibă viteză, să fie locuibil şi să fie marin. Gândesc mai întâi de toate la calităţile lui marine, cărora le voi subordona restul. În definitiv este vorba de viaţa echipajului, care cândva se va compune din Horia şi Voica, Stela ieşind din competiţie. Are oroare de apele adânci, nu ştie să înoate şi nu vrea să înveţe înotul. Deci o ambarcaţie familială, de croazieră marină, costieră şi de larg, care să asigure o autonomie absolută de cel puţin 10 zile. Frumos. Iată cum de la început pretenţiile depăşesc planul iniţial. Specialiştii spun că pentru a fi suficient marin, un iaht trebuie să dispună de o cocă având o flotabilitate mare, care

să se ridice pe val, să nu ambarce apă, să plutească în toate circumstanţele, să fie inşavirabilă, etanşă, cu un cockpit mic, etanş, autovidor, adică să evacueze uşor şi rapid ambarcarea masivă de apă şi să nu se umple de la sine având planşeul aproape de linia de plutire. Să aibă un pescaj mic, pentru a se putea strecura pe canale puţin adânci şi a veni aproape de coastă cu funduri mici. Să aibă viteză, posibilităţi mari de evoluţie şi uşurinţă de manevră. Dacă vreau ca iahtul să fie transportabil, ceea ce este o idee, atunci trebuie să ştiu că o maşină cu o capacitate cilindrică de 1000 cm³ poate tracta o cocă şi o remorcă însumând 500 kg; că între 1000 – 1500 cm³ poate tracta o greutate de 800 – 1000 kg şi că de la 750 kg în sus lucrurile se complică, remorca trebuind să aibă sistem propriu de frânare, număr şi aşa mai departe.

Prin locuibilitate se înţelege în iahtingul de croazieră cuşeta, adică locul de dormit, bucătăria, masa, cambuza, rezervoarele de apă, W.C.-ul, dulapurile, sertarele, posibilitatea de a sta drept sub roof, sau în cel mai rău caz, când aceasta nu se poate realiza, atunci înălţimea cabinei în poziţia aşezat a echipajului să fie de cel puţin 1,20 m.

Pentru a putea naviga pe mare la vederea coastei, sau în larg, este nevoie de un post de navigaţie care să cuprindă o masă pentru lucrul la hartă, cu sertare pentru păstrarea hărţilor, a rechizitelor şi a instrumentelor, cu un perete despărţitor pe care să fie plasate aparatele de navigaţie. Acest capitol al amenajărilor interioare ar trebui să se subordoneze zicalei marinăreşti „un loc pentru fiecare lucru şi fiecare lucru la locul său", zicală pe care un vechi specialist în iahting, britanicul J. Davies, o completează spunând că: „dacă este totdeauna jenant să nu găseşti ceea ce cauţi, treaba poate deveni pe mare cu adevărat periculoasă". Unul din foştii mei subalterni a produs un incendiu la bordul unui avion „Me 109 G6" şi sărind târziu cu paraşuta, a percutat pământul înainte ca aceasta să se deschidă, pentru simplul motiv că i-a sărit un contact de la pasul automat al elicii, contact care se găsea undeva jos, în partea din faţă a carlingii, el uitase unde se afla acel contact, şi cu toate indicaţiile transmise prin radio nu-l găsise, contactul bineînţeles fiind mereu la locul pe care i-l stabilise constructorul. Ce se poate însă întâmpla cu ancora de furtună, ori cu cornul de ceaţă, ori cu lanterna, atunci când ai neapărat nevoie de ele într-o situaţie limită şi respectivele sunt itinerante în haosul care poate deveni o ambarcaţie mică, în care ordinea şi responsabilitatea lipsesc de la apel?

Deci, a nu îndesa totul într-un spaţiu liliput, fără loc pentru bagaje, fără să ai loc să te suceşti cât de cât, dar niciun iaht gigant care cere bani, impune servituţi grele la întreţinere, presupune un echipaj pentru a putea fi manevrat şi amenajările interioare costă o avere şi se fac într-un timp indefinit. Dacă adăugăm la toate cele de mai sus că interiorul trebuie să se poată aerisi atât în mers cât şi în staţionare, că va trebui să aibă loc pentru ancore, vele, pentru material de tâmplărie, cordaje, lansete şi măşti pentru scufundare, o mică farmacie şi câteva rafturi pentru cărţile-pilot, efemeride şi instrucţiuni nautice, atunci am avea în mare imaginea iahtului dacă nu ideal, măcar acceptabil pentru planurile propuse, subînţelegându-se că va fi din construcţie robust şi stabil, astfel încât să poată face faţă vântului şi valurilor pe furtună să zicem de forţa 9 spre 10.

Încep să înţeleg că la navele de acest tip nu greutatea contează, ci lungimea. Desigur Patrik Ellam a trecut Mâneca într-un canoe botezat *„Theta”.* Atlanticul a fost trecut de *„Nove Espero”* = 6 m sau de un 4,20 m, cea mai mică lungime acceptabilă la risc în larg de către William Andrews. Tot Patrik Ellam a desenat pentru Laurent Giles un iaht *„Sopranino”* de 6 m, greu de 700 kg cu care Giles a traversat Atlanticul în cursa Plymouth-Santander, dar acestea sunt excepţiile de publicitate şi excesele unor dornici de unicat.

Mă gândesc la modul practic cum se pot face carturile (ieşitul şi intratul în cabină şi cuşetă), la dormitul şi gătitul pe mare montată, la răul de mare, la cocoţatul pe fiecare val, la eforturile de logoree ale skipperului în a impune disciplina ordinii la bord şi la ingeniozitatea echipajului în a păstra această ordine. Specialiştii spun că pe un vânt de forţa 7 este imposibil să te îmbarci, sau să te dezbraci pe o navă mică. Nu am niciun fel de experienţă în materie, n-am mai construit iahturi, bani n-am; dar voi avea, în schimb am prieteni fideli, înţelepţi şi mai chibzuiţi decât mine, care, înţelegând ce este de înţeles, ţin în rezervă câte-un cec pe care-l scot de la secret atunci când mă văd cu prova vârâtă adânc în val.

Pe acest mediu exploziv năvăleşte Iani agitând un fitil aprins.

— Planurile! Au venit planurile! Avem planurile!

— Ura!

Să consultăm deci planurile!

*

* *

„O, suflete al meu, nu năzui la viaţa nemuritoare, ci epuizează domeniul posibilului”. Citez din Pindar şi m-apuc să studiez planurile venite pe adresa mea. Asta în vara lui 1973, ascultând foşnetul vântului în lunca înmiresmată a Argeşului şi ciorovăindu-mă cu Iani pentru că de fapt sunt două planuri, pentru două iahturi deosebite. Ele aparţin firmei franceze *Construction Nautiques Edel* — Meyzien. Este vorba de o variantă de 5 m cu derivor rabatabil şi de iahtul pe care pun ochii de la început *Edel IV,* derivor lestat, cu o variantă chilă fixă. Iani moare după cel de 5 m excelent pentru Deltă şi Dunăre, pentru turism costier din port în port pe distanţă de 10 20 mile marine, cu care poţi intra în oricare golfuleţ, poţi să-i urci prova pe nisip, poţi naviga în linişte pe canale şi te poţi desfăta pe marile bălţi ale Dunării. Dacă ai chef să-l duci pe lacul de la Bicaz, ori de la Vidraru, o poţi face urcându-l pe o remorcă fără pretenţii. Celălalt are o lungime de 7,10 m, o lăţime maximă de 2,50 m, înălţimea în cabină de 1,53 şi un deplasament de 1,900 tone varianta chilă fixă, 1,850 tone varianta derivor lestat. Desigur, comit cea dintâi greşeală. Consult doar foarte puţine planuri desenate de specialişti. Nu consult planuri britanice, olandeze, norvegiene sau suedeze, toate competitive. Apoi, rămân la un 7 m fără să mă gândesc că un 9 m poate foarte bine face ocolul pământului cu un echipaj de trei, sau chiar de patru. Dar sunt prea grăbit ca să mai caut planuri, n-am răbdare să scriu aiurea, sau să-mi inventez relaţii. Planurile se adresează unei construcţii în poliester, ele trebuie adaptate unei construcţii în lemn. Amenajările interioare prevăd un post prova cu două cuşete, excelente pentru copii, foarte bune pentru echipier, un W.C. marin şi dulăpioare. Careul are în tribord de

la prova la pupa un dulap, un bloc bucătărie cu un frigider, un lavoar cu pompă de picior, robinet şi golire în mare, cu vană de securitate, un rezervor din plastic de 50 litri cu buşonul de umplere pe punte, un suport cardanic pentru butelia de aragaz, tot felul de dulăpioare pentru veselă, etajere în acaju, apoi o cuşetă pentru navigator lungă de 2 m. În babord o cuşetă dublă lungă de 1,95 m cu o masă rabatabilă pentru navigaţie şi cu folosinţă obişnuită, o mulţime de cufere etanşe, un puţ pentru motor în pupa, care poate rămâne acolo, sau se poate fixa pe oglindă, cârmă în două variante, exterioară, deci fixată la pupa pentru derivor, interioară pentru cel cu chilă fixă, catarg şi ghiu metalice, catargul rabatabil, toate accesoriile de punte din inox, mă rog, ultima raţiune în materie.

Din tot ansamblul, ceea ce se câştigă este coca. Restul, începând de la cel mai umil tachet, la catarg, capelatură şi scripeţi, de la Sarturi şi amenajări interioare, trebuie făcut de mână. Meşterul Iszlav ar fi marangozul care aşteaptă un atelier, ajutoare, materialul şi… planurile. Planurile ar putea fi desenate de un vechi şi încercat constructor naval, cunoscut între cele două războaie mondiale, părinte al unor şalupe de agrement şi iahturi care se numeşte Friedrich Chertiţa, dalmatin de origine, al cărui tată a fost cândva proprietar de şantier naval. O invitaţie la Grădiştea, unde se stabilesc modalităţile de lucru şi… demarăm. Printr-o abilă manevră diplomatică, proprie vechilor elini pe care Iani îi face responsabili de tot ce este bun pe acest pământ, se desenează planurile cuteraşului de 5 m. Văzute de aproape, ele nu-mi convin. Între timp însă deschid o nouă rubrică, absolut secretă, ceva asemănător cu un test psihologic, mai exact deschid un adevărat dosar de fişe tuturor celor care sunt suspecţi de a deveni membri de echipaj. De fapt fişa psihologică, socială, comportamentală, ţine de profesia mea. Această fişă-tip conţine pe lângă datele biografice, reacţiile la situaţiile cele mai diverse puse de cotidian, ca şi la cele create ad-hoc de cel care testează. Nu există candidat la aviaţie pe acest pământ care să nu fie supus unor teste complexe de toate genurile. Am trecut şi eu pe sub acele furci caudine, unde tehnica dă cele mai regretabile erori în materie de stabilit diagnostice, temperamente şi reacţii psihologice, dar am la îndemână o întreagă experienţă de instructor de zbor într-o unitate de aviaţie de vânătoare, o pregătire în acest sens, îmi spun că flerul meu profesional mă va ajuta şi de aici încolo trecem la alt capitol, pasionant şi disperat, febril şi plin de imprevizibil care s-ar putea numi:

CONSTRUCŢIA!

Nu mai vreau cuterul de 5 m. Nu vreau să-mi găsesc în el pretextul de a nu ieşi în mare, de a nu face navigaţie la larg şi de a mă limita la un simplu turism nautic, din port în port, sport cu totul agreabil, instructiv şi pasionant; dar care nu-mi satisface foamea de spaţiu. Spre disperarea tuturor, renunţ la planurile gata făcute şi-l rog pe Friedrich Chertiţa să-mi deseneze iahtul *„Edel IV”,* variantă cu derivor lestat. Bătrânul meşter Iszlay n-a găsit niciun loc de atelier. Încerc la toate cluburile de pe malul Herăstrăului. Nicăieri nu găsesc un meşter dispus să se angajeze la o asemenea treabă. Prin februarie 1974 plec cu Iani la Constanţa, pe urmele unui

marangoz al clubului „Electrica”. Îl găsim într-un fel de clădire pe jumătate ruinată, cârpită cu rogojini şi placaj, unde lucra la coca unui cuter. Semiruina aceea se află pe malul lacului Siut-Ghiol, la capătul viilor care tivesc cartierul Tomis III, vis-à-vis de fostele hangare ale hidroaviaţiei, actuala bază nautică a Institutului de Marină, având înşirate sub abruptul falezei trei hangare din scânduri, sediul secţiei de agrement a clubului „Electrica”, o clădire din zid a liceului de marină şi pe malul lacului căsuţe din prefabricate, un fel de bungalowuri pitoreşti ale pescarilor sportivi şi posesorilor de ambarcaţii de pe Siut-Ghiol. Într-un golf adânc al Siut-Ghiolului, spre Mamaia şi Lacul Tăbăcăriei, se găseşte noua bază nautică a clubului, folosită de sportivi şi sportivii de performanţă. Marangozul se numeşte Iacob Frenţescu şi, ceea ce vedem acolo, tocmai aspira praful de rumeguş din interiorul cuterului aceluia, ţine de domeniul artei. Filele din stejar lustruite sticlă, fiecare coastă depăşindu-şi condiţia de lemn curbat cu o funcţionalitate exactă, trecând spre metaforă şi poezie. Omul este un artist al lemnului. Ne întâmpină ursuz, mormăitor, am date exacte despre felul cum lucrează în asalt, cu pauze lungi închinate libaţiilor bahice, ştiu că poate termina iahtul în 8 luni, sau în 8 ani, ştiu că la Tulcea sunt încă câţiva meşteri iscusiţi în lemn, lipoveni constructori de mahune; dar Iacob este şi velist, concurează la clasa „Star” şi asta îl face să simtă ceea ce construieşte, nu numai să reproducă fidel nişte planuri. După ce ne arată ceea ce a construit, un cuter din stejar care izbit într-o noapte cu furtună de bolovani n-a înregistrat decât nişte julituri la chilă, câteva bărci de concurs printre care un *„Finn”* lucrat ca o vioară, în care lemnul vibrează şi cântă; după ce se jură pe toţi sfinţii că ceea ce construieşte acum este ultima barcă pe care-o face în viaţa lui, după ce se lamentează că bărcile i-au mâncat sufletul şi anii tinereţii, după ce bufneşte şi pufneşte ascultat cu o răbdare îngerească, convine ca pe vară, când *„Elena”* va fi gata, să stăm de vorbă. Îmi plac oamenii exacţi, punctuali, al căror cuvânt este de rocă. Se pare că nu este cazul cu don Giacoppo; dar o analiză de amănunt mă hotărăşte pentru Siut-Ghiol şi meşterul pitoresc. Între timp aflu de Mişu Stănescu, antrenor velist, care lucrează ambarcaţii în lemn. Îi scriu la Constanţa. Îmi răspunde. E adevărat. Lucrează. Dar îşi construieşte propriul lui iaht. Oricum, am un punct de reper. Până prin iulie sunt gata planurile de forme, interioarele, cârma, planul derivorului la scara 1/1 al puţului derivatului. Îmi pun în aplicare testele. Una din probele secrete este aceea a bărcii. Din tot ce se leagă de visul meu nautic am cumpărat deocamdată o barcă din plastic, fabricaţie românească după un model norvegian se pare, cu fund şi pereţi dubli, foarte stabilă şi confortabilă, bună pentru pescuit şi vânătoare, pe care o botez „*Hai-Hui jr*”. Şi care are rol de barcă de serviciu la iaht. Deci am biciul, lipsindu-mi calul şi căruţa. Proba este din cele mai simple. Constă în urcarea lui „*Hai-Hui jr*”. Pe maşină, amararea ei, transportul până la Comana, darea jos de pe maşină, transportul pe o pantă abruptă la Neajlov, o escapadă de două ore cu tras la rame şi în aval şi în amonte şi de la capăt: urcarea pantei cu barca grea de cea. 50 kg, cocoţatul ei pe maşină, întoarcerea la Grădiştea, aşezatul la loc, sub pătul şi deasupra coteţului unde tronează Raj, bracul german păr sârmos. Altă variantă este transportul bărcii la Argeş, coborârea acestuia până la confluenţa cu Neajlovul, 5 km de tras la rame în amonte până la

Comana, unde barca se urcă pe maşină şi se revine la bază. Este incredibil câte se pot întâmpla în timpul acestor manevre şi plimbări de agrement pe râuri de şes. Fără nicio cunoştinţă prealabilă se ivesc marii mentori. Dau ordine, se enervează, ridică tonul, scapă barca şi se lovesc la picioare, au gesturile necontrolate, nedirijate, reflexe târzii, în barcă te ard cu ţigara, îţi suflă fumul în nas, le este imposibil să se lase în apă pentru o baie; ori să revină în barcă după baie, dezechilibrează barca stând nonşalant într-un bord fără să sesizeze, nu pun mina pe rame, în schimb vorbesc de lungi voiaje viitoare la bordul iahtului, vor să debarce acolo unde nu se poate debarca, le este sete când nu este nimic de băut, soarele îi arde şi ei nu suportă soarele, „neapărat ne întrebuie o tendă la prova unde să stau", spune bravul viitor echipier, palmele i se julesc înainte de termen, omul este fin, sensibil, uşor angoasat, dă sfaturi pe unde să cobor Argeşul, văzându-l întâia oară, nu recunoaşte talvegul după semnele ştiute, intră în sălcii, sporovăieşte, se ridică în picioare. Ori îşi lasă picioarele să atârne peste bord, ori, după ce cucereşte întregul spaţiu vârându-ţi tălpile sub nas, se întinde în barcă, îşi încrucişează mâinile sub cap şi visează la arhipelagul Sporadelor în vreme ce tu tragi la rame cei 5 km în amonte, te lasă cu barca în curte, se uită la ceas şi-ţi spune grăbit că are o întâlnire la Bucureşti la ora H, oră de care-l mai despart exact 45 de minute, timpul necesar să ajungă acolo cu sufletul la gură.

Desigur, există şi ceilalţi. Acei camarazi perfecţi care-şi sincronizează mişcările fără niciun aviz prealabil, care după ce se uită la ceas spun: „e rândul meu la rame", care nu dau sfaturi pe ton atoateştiutor, nu stau într-un bord, se pot urca în barcă, nu le este sete, nu te ard cu ţigara, sunt stăpâniţi, economicoşi în gest, nu suferă de logoree, bărbaţi echilibraţi, cu simţul umorului şi al observaţiei penetrante, care-şi asumă o parte din munca brută sau de bricolaj, care n-au întâlniri după ce s-au distrat, lăsându-şi timp să ajute, care de fapt participă efectiv şi aceştia sunt ori aviatori de-ai mei, ori militari, ori profesionişti de toate genurile care au practicat sau practică sporturi de echipă; ori pur şi simplu oameni ca toţi oamenii.

Suport stoic sfaturi, păreri binevoitoare, mustrări prieteneşti şi în timpul vacanţei la mare fug de la Neptun la Constanţa pe strada Dr. Reiner 6, la etajul doi, îl scol pe Iacob din pat şi-i pun sub nas planurile desenate de Friedrich Chertiţa după *„Edel IV".* Foarte frumos, spune Iacob, dar va trebui modificat aici, aici şi aici. Iar în loc de derivor rabatabil, îi punem o chilă fixă. Ştiu eu pe cineva care vă va lucra accesoriile metalice. Şi care ne va da un sfat.

De la etajul doi am ieşit pe terasă. Strada sfârşeşte pe faleză, în spatele bustului lui Eminescu, farul genovez este tot acolo, se vedeau vapoarele din radă, marea scânteia şi pescăruşii făceau volte pe deasupra acoperişurilor, clamând.

La Grădiştea îi alertez pe tataia Nicu Popescu şi pe vechiul meu prieten şi sfătuitor în ale plugăritului nea Ionel Bobe din Comana, îl întâlnesc pe Elisei Nicolescu şi purcedem la cea dintâi bătălie. Bătălia stejarului de construcţie. Pentru început o scrisoare semnată de Laurenţiu Fulga, vicepreşedinte al Uniunii Scriitorilor în care se arată rostul construcţiei, ceea ce vreau să realizez cu ambarcaţiunea, la ce-mi foloseşte experienţa. Scrisoarea are ecou la un entuziast funcţionar superior al industriei de resort: Gheorghe Lazăr. Elisei domină scena.

Obţine toate semnăturile, toate aprobările, apoi cu hârtia sacră în mână începem investigaţiile „jos", acolo unde se găseşte stejarul. Nu orice fel de stejar, stejar uscat, fără noduri, care nu lucrează şi nu se deformează, pentru că una este să faci duşumele şi alta o ambarcaţie pentru mare, lucrul este la mintea cocoşului, cocoşi găsim destui, chiar arţăgoşi, chiar violenţi; dar înţelegere mai puţină. Stejar uscat? Parcă aş fi spus aur, sau nitroglicerină. Barcă pe mare? Un biet funcţionar de la combinatul lemnului Pipera este pe cale să facă un atac de cord.

— Barcă pe mare? Inadmisibil!

Omul fuge pur şi simplu. Scapă cu fuga. Inutil să lungim peripeţia. Inutil să deconspirăm felul cum au fost păcăliţi zeci de cerberi, ca să ajungem măcar să vedem şi să pipăim o stivă de stejar. Ne încăpăţânăm. Cu cât îmi trebuie mai multe avize şi aprobări, cu atât îmi fac un cap mai aproape de forma pătrată. Iată-ne la „Trafag" în Bucureştii Noi. Un inginer plictisit, doar mai fuseseră acolo alte zeci de scriitori care-i ceruseră stejar pentru ambarcaţii, zice un „da" din vârful buzelor. Un da" cu dar. „Dar stejar verde, care se taie acum! Altul n-am!" Are, că-l văd în stive. Stive de mii de metri cubi. Mie îmi trebuie doar… trei metri cubi. Sunt sătul de mutrele suficiente. Arogante, ori obtuze, cărora nu le cer decât să aplice în practică o dispoziţie uzuală, perfect legală şi în definitiv cu o finalitate…

— Nu mă interesează ce faceţi cu stejarul. Din partea mea puteţi face şi coteţe, zice inginerul subtil şi plin de umor.

Pe urmă apar oamenii. Cei interesaţi de soarta stejarului lor. Maistrul Preda, în timpul liber sculptor în lemn. Entuziasm. Mă duce la şeful depozitului, Boian. Desigur. Trebuie să găsim. Să vorbim cu oamenii. Vorbeşte cu oamenii. La 1 octombrie spre prânz, Elisei aranjase la IRTA, autobaza Filaret, în timp ce eu găsisem cei trei metri cubi de stejar, dulapi netezi, fără niciun nod, unii groşi pentru chilă şi etravă; iar oamenii aceia simpli care-i scoseseră la iveală, maistrul Preda, sculptorul în lemn şi tovarăşul Boian, mi-au urat „mare bună şi vânt de pupa", iar muncitorii aceia, muncitori într-un depozit de lemn m-au asigurat că în scândura şi în dulapii aceia nu se va găsi un nod nici cât o gămălie de ac.

— Ne dăm şi noi seama ce înseamnă să pleci pe mare, cu o coajă de nucă, mi-au spus ei.

A venit şaua carosată, cu un şofer deschis la figură şi inimos, am încărcat stejarul preţios şi mulţumind acum tuturor celor care au închis capitolul „Stejar", l-am lăsat pe băiatul de pe autocamionul IRTA să vină la Constanţa cu cele 80 bucăţi de cherestea netivită de 80 m/m şi 50 m/m, iar eu cu motorul în plin am luat acelaşi drum spre a-l alarma pe Iacob şi a pregăti locul unde să stocăm stejarul, adică semiruina care aparţinea de fapt unei foste baze a U.T.C.-ului. Ajung seara la Constanţa. Îl scot pe Iacob din pat. Protestează. Omul se ia cu mâinile de cap. Credea că a fost, doar aşa, o vorbă, un plan. Stau ca gâdea lângă el, se îmbracă, îl duc la bază, „Elena" nu mai este în hangar, deci liber, îl las acolo, ies în şosea să aştept autocamionul de la autobaza Filaret, vine autocamionul valvârtej, coborâm jos, şoferul îl manevrează vârându-l cu spatele în hangar şi trec pe post de descărcător, ridic cei trei metri cubi de stejar, îi împing jos şi de acolo, cu Iacob şi şoferul, îi cărăm şi stivuim. Arăt ca un hornar. Iacob arată radios, ca o lună plină.

Pipăie lemnul. Mormăie. N-a văzut încă aşa stejar. Asta cântă singur. Mă îndrăgostesc brusc de stejarul care m-a stors. Noapte. Iacob mă invită să dorm la el. De ce nu? Scoate reviste de iahting. Vorbim despre *„Hai-Hui 2”.* Studiem planurile noastre. Stabilim că, dacă el simte nevoia unei modificări, o va face.
Stabilim codul de semnale, telefoane, adrese. Apoi, după miezul nopţii, el nu mai vrea să facă iahtul. Îmi vine să-l sugrum; dar îl iau cu duhul blândeţii. Pe la două după miezul nopţii nu mai vreau eu să fac iahtul. Mâine vând stejarul şi salutare. Ori îl duc la Tulcea. Sigur că da. Fug la Tulcea cu maşina, aranjez, încarc stejarul şi adio. Iacob iarăşi vrea să facă iahtul; „pentru lemn, domnul scriitor, îmi spune. Cu aşa lemn n-am lucrat niciodată”. Asta a fost într-o marţi spre miercuri. Să-mi scuip în sân. Nici Chichester n-a stat grozav cu meşterii lui, a avut la dispoziţie un întreg şantier şi tot l-au amânat cu nişte luni de zile. Deci miercuri sunt cu Iacob la bază. Are o soţie plăpândă, un copil mic, răbufneşte de elan şi la bază, în hangarul cel lung, paralel cu malul îi cunosc pe „Comandant” şi pe Mache. Amândoi îşi lucrează aici, sub flamura clubului „Electrica”, aşa cum sub aceeaşi flamură se înscrie *„Hai-Hui 2”,* iahturile de croazieră ale căror şabloane sunt acoperite de câteva file. Ambarcaţii mari, de câte 9 m. Comandantul Boris Cazac, înalt, blond, cu ochi albaştri, strigă la mine şi nu ştiu de ce, pentru că sunt de-a freptul fascinat de stivele de stejar, de mirosul rumeguşului, al uleiurilor şi ustensilelor, al păienjenişului care ţese grinzile, al şobolănimii care probabil domină terenul. Boris Cazac este comandant de navă comercială, a străbătut mările şi oceanele lumii, a făcut un ulcer sau ceva asemănător şi în concediul lui medical s-a apucat de construcţia „bărcuţii” cu care are de gând să întreprindă croaziere pe mare şi în Deltă. De fapt nu strigă la mine, aşa vorbeşte el, vede planurile şi spune de la început: chilă fixă. Mache zice: chilă fixă. Apoi îl cunosc pe inginerul Mircea Băiceanu. Vechi velist, campion şi antrenor, şi-a construit un cuter, mi-l arată, da, mă va ajuta să-l aurmez pe *„Hai-Hui 2”,* are şi el un atelier aici, şi zice „chilă fixă”.
Înţeleg că derivor rabatabil înseamnă gaură în barcă, slăbirea chilei, probleme de etanşare, scripeţi ca să ridici derivorul, scoici şi cochilii care-l blochează, apă în barcă, instabilitate pe mare rea. Ascult argumente. Niciunul pentru derivor lestat. Vom vedea. Deocamdată trebuie să aduc desenul coastelor la scara 1/1, să se poată face şablonul. Apare Dorin. Pitoresc, la obiect, şef de tură în port, tânăr, ochelari cu ramă de aur, are o păsărică. Bă**rc**ile cu vele şi cu motor. Dacă este loc în hangar şi pentru barca lui. Este. Am vorbit cu primul-secretar al Comitetului judeţean al U.T.C. Sigur, mă sprijină să construiesc, adăpostindu-mă în acel hangar. Speră ca *yhai-Hui 2”* să fie gata când hangarului îi va veni rândul la demolare. Acolo la Siut-Ghiol o lume. Care visează bărci cu pânze. Care construieşte bărci cu pânze. La 14 octombrie mă întorc la Constanţa cu planurile pentru şabloane. Iacob spune că cel mai târziu în iulie 1975. Va fi gata. Deci şi-a rezervat opt luni de lucru. Rezonabil. Urmează să facă şablonul, asta înseamnă să cumpere scândură, cuie, să seringă materialul necesar, să tragă materialul la maşină, şi să demareze. Este venit acolo, la hangare, în atmosfera cărora mă integrez fără prea mult efort, este deci venit din Italia inginerul D., la înfăţişare o replică în oglindă a lui Amedeo Nazzari. Inginerul D., constructor de nave bine

cunoscut la noi, are un hobby: navigaţia cu vele şi înconjurul pământului cu un velier mic. Este cetăţean român, cu domiciliul în străinătate, cu o poveste singulară şi într-un fel tragică. Inginer la şantierele navale Constanţa, şi-a construit un iaht, la bordul căruia visa croaziera îndepărtată. Văzusem acest iaht, alarmat de Iani, care în vara lui 1974 îşi făcuse concediul pe noua plajă a snobilor bucureşteni, Jurilovca. Actualul posesor, instrumentist la Filarmonica din Cluj, navigase cu el de la Tulcea, pe Dunăre, Razelm şi mare, cu intenţia să atingă Varna. Eu l-am găsit în Tomis, am făcut o voltă, iahtul era puţintel îngust, cu formă depăşită, cam incomod pentru croazieră, stătuse multă vreme pe uscat, bordajul nu putea fi garantat, posesorul lui voia şi nu voia să-l vândă. Mai târziu şi-a luat un asociat, o manevră greşită la ieşirea din Tomis şi în 1975 am văzut epava acelui iaht zăcând pe cheu. A fost un iaht fără noroc. Deci inginerul D. neputându-şi realiza visul, construcţia unui iaht cu care să facă înconjurul Terrei, numai formele administrative care să dea gir unei asemenea idei te duc la deznădejde, a cerut o plecare temporară din ţară, sperând să-şi găsească aiurea împlinirea visului. A fost simplu marinar pe diferite iahturi particulare, a navigat în Egeea şi Mediterana, acum era un fel de căpitan pe iahtul unui milionar vienez, care-şi ţinea nava într-un port italian, unde reputatul inginer constructor era la acea ambarcaţie de toate: mecanic de întreţinere, marangoz, marinar, tâmplar de bord. Echipajele recrutate pentru croazierele estivale ale milionarului erau formate din amatori de croaziere fără muncă, studenţi sau profesionişti diverşi, care nu făceau nimic la bord, în afară de plajă. Milionarul îi telefona sau telegrafia: „Domnule D., pregăteşte iahtul pentru data de cutare". Venea cu prieteni, ori cu prietene, ieşeau şi reputatul inginer era atunci omul bun la toate, care însă nu mânca la masa stăpânului. Îşi luase şi soţia în această aventură şi o furtună care i-a prins traversând Adrlatica, aducând nava la portul ei de bază, după ce milionarul plecase la Viena cu avionul, a pus cuplului probleme grave. Omul este cărunt, atletic, introspectiv, obosit, are mâinile muncite, scrijelate, bătucite. Venise să-şi vadă părinţii. Studiază planurile, le interpretează pentru Iacob şi-mi spune să renunţ la derivorul lestat pentru chilă fixă, dacă vreau să fac navigaţie de larg.

Se mai întâmplase un lucru notabil în vara lui ‘74. Făcând o ieşire cu *„Speranţa",* goeleta cinematografiei, care lua pasageri şi-i plimba plecând de la Mangalia, i-am cunoscut pe comandantul şi creatorul goeletei, ofiţerul de marină Deboveanu Marin şi nea Coco, şeful de echipaj, marinar care s-a vânturat pe toate mările şi oceanele, velist pasionat, autodidact cu lectură substanţială şi la zi.

Comandantul *„Speranţei"* mi-a vorbit cu pasiune de transformarea unui vechi pescador în supla goeletă care tăia cu etrava o mare de azurit, eu i-am vorbit de *„Hai Hui 2"* care atunci nu exista decât în planurile trasate de Chertiţa. Comandantul Deboveanu mi-a mărturisit că strânge de-o viaţă tot felul de lucruri care ţin de marină şi navigaţie, parte din ele le-a donat Muzeului Marinei; dar dacă voi avea nevoie, când iahtul va fi gata… Robust, echilibrat, cu un umor de substanţă, entuziast, comandantul devine un punct de reper la care nu de puţine ori voi face apel pentru a mă orienta în aventura mea cu vise şi bărci cu pânze. Apoi vine iarna lui ‘74 – ‘75 în care îmi revăd programul de antrenament menit să-mi creeze

condiţia fizică necesară vieţii de bord pe un velier mic. Salutul yoghinic adresat soarelui dimineaţa, suprapus exerciţiilor de respiraţie, cei 600 m de pas gimnastic, indiferent de starea timpului, ca şi munca fizică sunt suficiente pentru a păstra vigoarea şi elasticitatea. Fostul meu comandant de regiment căruia îi mărturisisem planurile nautice, vechi şi încercat pilot de vânătoare, colonelul (r) Racoveanu, îmi găseşte dascălul într-ale marinăritului: căpitanul de rangul I (r) Ion Stoian, fost comandant al navei şcoală *„Mir cea*al Institutului de marină, 15 ani în echipa naţională de vele clasa 6 m, arbitru la regatele de iahting şi consilier al cinematografiei pentru probleme marinăreşti, care acceptă cu plăcere să mă aibă elev câteva ore în fiecare luni. Ne apucăm milităreşte de treabă. Fostul marinar şi velist încercat alcătuieşte o programă analitică judicioasă şi fostul aviator îşi dă toată silinţa să nu trădeze reputaţia învăţământului aviatic, aşa că problemele navigaţiei costiere şi ale navigaţiei estimate se parcurg cu uşurinţă, marinarul bunic trecând la dezvăluirea tainelor litoralului românesc şi ale navigaţiei cu vele în Marea Neagră, Bosfor, Marmara şi Marea Egee, la construcţie, meteorologie marină şi mai ales la tehnica „Pilotajului" în variatele condiţii ale mării şi vântului. Iată-mă la 50 de ani învăţând sârguincios o meserie nouă. Pasionat, marinarul pensionar îmi alcătuieşte un adevărat curs de marinărie, pregăteşte conspectele lecţiilor şi încununează această muncă laborioasă cu un curs de matelotaj, alcătuindu-mi o prea frumoasă colecţie de noduri marinăreşti pe care o ţin la loc de mare cinste, acolo unde-mi păstrez toate lucrurile care mă leagă de mare.

Pe lângă respectul datorat marinarului şi vieţii lui de dascăl la bordul lui *„Mircea",* încerc un sentiment bărbătesc de dragoste faţă de omul care revine cu atâta pasiune şi dăruire la profesia pe care a onorat-o superlativ şi care, în loc să se odihnească la vârsta sa respectabilă, pierde câteva ore în fiecare luni, împărtăşind unui neofit tainele acestui meşteşug străvechi. Pe zăpezi şi viforniţe, ori în zile însorite de iarnă mă prezint la cvartalul de blocuri din spatele Pieţii Progresul, bunicul lasă sania cu care-şi trage nepoţica şi urcăm în apartamentul cu fotografii ale navei-şcoală în marş cu vele; ori acostată prin porturile Orientului Apropiat, unde bunicul redevine marinar şi nu de puţine ori evadează din cursul alcătuit cu migală, rememorând episoade memorabile de la bord, care întotdeauna se finalizează cu un învăţământ-concluzie: cum să te adăposteşti sub vântul insulelor din Arhipelag, evitând totodată efectul cumplit de horn al văilor din munţi, cum să recunoşti schimbarea timpului după fuga marsuinilor, sau după coloritul cerului la apus, cum să vii la aterizare pe coasta românească plină de întinsuri şi praguri, caietul meu gros de marinărit devine vizibil o adevărată carte şi spre primăvară am o idee exactă despre ceea ce va trebui să fac la bordul iahtului, spre a reuşi.

Dinu Săraru îmi ceruse un serial radiofonic după *Vulturul,* care fusese regizat de artistul emerit Paul Stratilat. Paul Stratilat venise la Grădiştea cu protagonistul. Ion Marinescu. Din una în alta am ajuns la bărci cu pânze, Ion Marinescu a făcut explozie. Un iaht? Dumnezeule, de când gândeşte la aşa ceva. Croazieră spre sud? Nici nu se discută. Este membru de echipaj. Să i se dea sarcini exacte. Va executa totul, milimetric. Deocamdată, acum, mâine, la orice oră din zi sau noapte, stă în alertă să plecăm la Constanţa. Să vedem ce este cu construcţia. Mihai

Viteazul de la microfon se dovedeşte la fel de intempestiv în cotidian, redevenind Ion Marinescu. Calculat la milimetru, rece, raţional, esenţial, cu o lectură substanţială, Ion Marinescu se înscrie pe listele mele secrete, ca posibil coechipier. Una din calităţile care se subliniază pe acele liste este scrisă cam aşa: „Ştie găti. Posedă toate maşinăriile necesare acestei ocupaţii". Ion Marinescu spune: „Sunt un bucătar excelent. Fac pescuit submarin. Am toate ustensilele necesare pentru asta. Am motoare «hors-bord». Stau concedii întregi în Deltă şi în pustietăţile litoralului. Bricolez. Am o barcă. Sunt în materie. Deci, la 3 ianuarie 1975 descind la ora 05.59 în faţa casei unde locuieşte şi mă transfer în maşina lui, pe care o încălzise între timp, aşa că exact la ora 06.00 conform programului stabilit demarăm, ca la ora 18.30 să fie în cabina lui de la Teatrul Mic, pentru a se machia. Conduce diabolic, cu 130. Este eliptic. Îl întreb cum poate înmagazina o atât de uriaşă cantitate de replici. Îmi spune că are facultatea de a şterge din memorie tot ce nu este necesar să reţină, ca de pe o bandă de magnetofon. Şofează cu precizie. Are ezitări la depăşiri. Vechiul instructor de zbor notează cum stă cu reflexele, cu coordonarea mişcărilor, cu atenţia distributivă. Foarte bine. Ştie exact ce vrea, timpul lui este împărţit pe minute şi secunde, are o voinţă care-l cimentează într-un monolit impenetrabil, probabil a avut furtuni cumplite în viaţa lui interioară şi după 2h şi 30 m suntem la Constanţa, la hangar. Şablonul lui *„Hai-Hui"* este gata. Este gata oglinda. Etrava este cioplită, copastia încheiată, ca şi chila. Filele pentru bordaj sunt trase la maşină. Mă încearcă o emoţie stranie. Forma asta din lemn vulgar, nerindeluit să conţină în ea silueta zveltă şi armonioasă, care ridicând velele să mă poarte spre locul acela magic niciodată determinat exact în spaţiu, locul de confluenţă unde măreţia pură şi nealterată a naturii întâlneşte visul şi aspiraţia spre absolut, locul unde lestul nenorocit al obişnuinţelor de fiecare *zi,* intriga şi meschinăria, trăncăneala gratuită şi stupiditatea, invidia şi poltroneria, demagogia cerşetoare de privilegii şi lipsa de caracter umilindu-se viermiform spre a se târî spre vreun fotoliu tapisat confortabil, se diluează în apa sărată a mării, se descompun şi se duc la fund, lăsând între Cer şi Apă doar Omul, în plenitudinea frumuseţii lui, învăluit în vise, ca într-o hlamidă augustă?! Aceasta este forma pe care o vor lua-o echilibrul şi statornicia, miracolul plutirii şi poezia mării? Piesele făcute de Iacob sunt artizanat. Etrava este o minune de precizie. Dacă se lucrează în ritmul ăsta, la vară plutim. La vară! Nu-mi vine să cred. Dăm o raită pe faleză să ne umplem plămânii cu aer salin. Furtună. Valurile bubuie în diguri, învăluindu-ne în pulberi de apă sărată. Văd catargele şi vergile navei-şcoală „Mircea", haşurând orizontul şi umplând peisajul marin cu nostalgie. Habar n-aveam privindu-l pe *„Mircea"* că numai peste un an voi trăi marea aventură transoceanică la bordul lui şi că, mai târziu, se va lega atât de temeinic de *„Hai-Hui 2"* şi de prima noastră croazieră spre Sud.

Rup acum legăturile cu toţi oamenii-oracol, care ştiu absolut totul pe lumea asta şi care se încăpăţânează, ca în calitatea lor de prieteni, ori de consultanţi, să-şi impună cu vehemenţă numai punctul lor de vedere. Asta poate conduce la dezastru, la o tiranie indirectă, la a face cu truda, visele şi speranţele mele, ceea ce vor alţii, lucru pe care nu l-am acceptat niciodată. Este una să accepţi o idee

mai operativă decât a ta, o idee logică şi eficientă, şi alta este să accepţi o tutelă tiranică, măruntă şi vehementă, plicticoasă şi enervantă. Gândesc că o construcţie nouă, indiferent la ce se aplică ea, trebuie să-l exprime plenar pe cel care construieşte. Produsul de serie aparţine seriei, unicatul aparţine creatorului său. Ascult pe toată lumea, sintetizez şi apoi hotărăsc în principiu, Iacob transformă ideea în realitate impregnând această realitate de stilul şi meşteşugul lui, după cum Ion Mardare şi gineri-su Nicolae, meşteri ţigani din Comana, fac minuni atunci când este vorba să pună mâna pe mistrie sau pe ferăstrău şi să-mi transpună gândurile în cărămidă şi lemn.

Pe la sfârşitul lunii. Ion Marinescu propune în echipaj un foarte bun operator de film, care pe deasupra era şi fiul fostului meu profesor de muzică. Deci Janot ocupându-se cu găsirea opanolului necesar hainelor de protecţie, carabinierelor şi altor lucruri absolut necesare, mereu efervescent, descoperise pe lângă operator o ambarcaţie cu vele la Ovidiu. Hotărâm să dăm o raită să vedem cum avansează Giacoppo şi în ce fel se prezintă ambarcaţia. O vizită la Grădiştea cu tânărul operator fixează rolurile de echipaj. Apoi plecăm la Constanţa. Cuterul de la Ovidiu este acceptabil, dar nu marin. Janot se entuziasmează. Vrea să-l cumpere. Vom face antrenamente cu el. Pe lacul Căldăruşani, unde Janot şi-a durat un refugiu. La bază, minune. Stiva de cherestea s-a întruchipat în *„Hai-Hui 2”.* Chila este fixată, fixată etrava, oglinda, copastia şi jumătate din filele bordajului. Suplă, elegantă, nobilă, cu ceva de *drakkar* viking, de forţă conţinând viteza şi robusteţea în forme, iahtul comunică direct, îmi transmite o senzaţie stranie de plenar, de frumuseţe agilă, de luptător calm şi tenace. În ritmul în care se merge, Iacob va fi gata în iunie. Timpul se prăbuşeşte peste noi. La începutul lui februarie convoc echipajul la Grădiştea. Sunt o mie de lucruri de făcut, de la echipament, la bucătărie, de la motor la aparate şi instrumente de navigaţie. Dau alarma la aviatori. Forrrică, pe titulatura lui oficială maestru emerit al sportului, pilotul de încercare Constantin Manolache, intră în alertă. Am nevoie de un compas, adică de o busolă. Un compas nautic, în ultimă instanţă un compas de avion, în lichid. La sfârşitul lunii plecăm în echipaj, la Constanţa. Operatorul întârzie 15 minute, cu scuzele de rigoare. Tatăl lui, stimatul meu profesor de muzică, unul din compozitorii cunoscuţi ai Banatului, m-a ales în corul reunit al liceelor de băieţi şi de fete, spre marea mea bucurie. Eram şi sunt un afon incorigibil şi i-am rugat pe băieţi, ca atunci când mă ascultă pentru selectare, să dezlănţuie infernul. Stratagema a fost infailibilă. Profesorul asurzit de tărăboi m-a trecut la başi, ca la toate repetiţiile să bată disperat cu bagheta în pupitru şi să strige exasperat: – Cine cântă fals la başi?… Am tăcut cu neruşinare, pentru că acolo, în primele rânduri, cânta îngereşte aceea căreia îi dăruisem inima de elev în clasa VI-a A. Oricum, alegerea mea în corul reunit al liceelor „Carmen Silva” şi „C. Diaconovici Loga” din Timişoara nu putea fi o scuză pentru fiul profesorului. Şi nicio compensaţie târzie acordată fiului, în amintirea tatălui. *„Hai-Hul 2”* are bordajul pus, minus 8 file. Arată minunat. Fac o vizită la Direcţia Hidrografică pentru hărţi. Cunosc un ofiţer inginer, căpitanul de rangul 2 Constantin Popa, care-mi alcătuieşte o listă cu ceea ce-mi poate oferi Direcţia Hidrografică, contra cost, cu aprobări speciale sau simplu, ca oricărui navigator.

Lista cuprinde dotarea completă pentru navigaţie în larg, pornind de la compas magnetic şi sextant şi terminând cu hărţile, Cărţile pilot, instrumentele de lucru pe hartă şi mijloacele de semnalizare şi salvare. Trebuie făcute demersuri la Consiliul Politic Superior al Armatei. La comandamentul Marinei Comerciale. Sunt călit în „problema demersurilor, tovarăşi". Adică pisălogeala „forurilor", începând cu Uniunea Scriitorilor, mai exact cu Vicepreşedintele ei, Laurenţiu Fulga. N-aş putea spune că în decursul construcţiei Laurenţiu Fulga n-a dat autografe pe cel puţin 15 scrisori ale căror ciorne le făceam, pe care el le revedea, le adnota şi echilibra, fetele de la Uniune le dactilografiau, Vicepreşedintele le semna, erau înregistrate şi devenind la purtător", erau duse şi plimbate de colo-colo stârnind animaţie, zgândărind conformismul şi siesta, purtându-mă de la o uşă la alta, de la o instituţie stimabilă în sine la altă instituţiune la fel de stimabilă, încercându-mi rezistenţa la înaintare în mediul birocratic, nervii şi încăpăţânarea.

Ştiu că în cazul meu nu există întotdeauna o relaţie armonioasă între fire şi spirit. Că nu întotdeauna firea explozivă şi intempestivă a slujit exemplar scopurile pe care şi le-a fixat spiritul. Că această fire a jucat destule renghiuri acelor scopuri nobile, luând-o la galop, ori folosind ghioaga în locul zâmbetului mieros, făcând apel la coardele vocale, vai, nu spre a intona imne, ci spre a trânti pe masa tratativelor adevăruri neruşinat de goale, şi atunci în solilocvii sub clar de lună şi sub lunca înmugurită, mirosind a sevă şi a primăvară încerc să intru în relaţii diplomatice cu propria mea fire. Îi spun că, luând-o razna, anulează perseverenţa şi forţa şi astfel aceste brave prietene, rămânând fără niciun scop în afara profesiei, riscă să devină conformiste şi ineficiente, să decadă în zonele reflexului condiţionat, ceea ce ar fi nedrept şi ar anula anii lungi de antrenament intensiv. Că ideea este generoasă, polarizează o bună parte din viaţa mea, mă scoate din rutină, o dinamizează şi de ce nu, îi dă un spor de nobleţe, ameliorându-i plăcerea de a fi trăită.

Fire ghimpoasă, i-am spus în acele solilocvii când Argeşul ducea la vale aromă amăruie de mugure, amintind mirosul sălbatic al fecioarelor în nopţile de sânziene, să luăm din sanctuarul de pe Acropole un tăciune din focul sacru, simbol al vieţii şi al continuităţii, al luminii în bezna timpurilor şi în aceea a conştiinţelor şi, întocmai vechilor coloni, purtând la prova divinităţile dinainte de Zamolxis să ne îndreptăm spre acele locuri, care întotdeauna au avut un golf pentru a de zidi cheuri şi o colină pentru a se înălţa o nouă Acropolă. Aşijderea lor să ne debarcăm zeii, să clădim o vatră pentru a adăposti focul sacru şi să celebrăm viaţa care va începe, sacrificând mielul alb, după care să ne delimităm de univers, construind. Măcar vise. Măcar să reconstruim în imaginaţie, ceea ce timpul a erodat şi transformat în pulbere. Lasă-mă, ca ridicând velele, să alunec dincolo de limitele cotidianului şi ale cunoscutului, în lumea altor mituri, atât de apropiate de cele ale Carpaţilor, pe care, vai, le ignorăm cu atâta uşurinţă şi nu spre folosul nostru.

— Fie, mi s-a răspuns. Dar să nu mă calce nimeni pe bătătură, că te-ai ars… Aşa că înarmat cu una din cele 15 scrisori am ciocănit la uşa contra-amiralului Iosif Pricop, pe care-l cunoscusem cu prilejul unei solemnităţi militare. Contra-amiralul receptiv şi operativ mi-a îndreptat prova spre Mangalia, la comandantul marinei.

Aici am ajuns în martie, întâlnirea a fost abstractă; dar Iacob pusese coastele, chituise interiorul şi-i dăduse o mână de vopsea albă. Prin aprilie am făcut o vizită unuia din secretarii Comitetului Central al U.T.C.¯ului. Voiam să punem expediţia sub flamura tinei eţii. Era prima după 23 August. Barba cu fire albe purtată de Janet pentru rolul din serialul de T.V. „Marele vis" a fost de vină că flamura tineretului n-a fost arborată la catargul nostru. Operatorul (voiam să facem şi un film de turism nautic) întârzie la o nouă întâlnire şi la o a treia nu vine decât în treacăt. Renunţ la colaborare. Marea are alte exigente. Pe la jumătatea lui aprilie sunt în posesia hăi ţilor şi a tuturor documentelor de navigaţie. Am prieteni la căpităinia portului Constanţa care îmi spun ce trebuie să fac pentru a-mi da cel dintâi examen profesional: cel de conducător de bărci de vele, pe mare. Treburile se structurează pe capitole: Construcţia; Pregătirea teoretică la hartă şi pe fişe a croazierei; Armarea; Pregătirea tehnică a croazierei; Pregătirea fizică; Alcătuirea şi antrenarea echipajului; Paşapoarte şi documente de navigaţie.

Janot este precis ca un orologiu. Avem opanolul, avem carabinierele. Fomică prezent cu de toate. *„Hai-Hui 2"* primeşte un compas magnetic în lichid de la generalul de aviaţie Aurică Niculescu. Virgil Antohi, brav colonel aviator, îi aduce de aiurea o mică timonă decorativă, pentru interior. În fiecare zi, trei ore sunt dedicate pregătirii croazierei. Alcătuiesc fişe în care intră escalele, drumurile adevărate, distanţele în mile marine şi timpii estimaţi la viteze de 3 şi 5 noduri, curenţi, vânturi dominante, repere la uscat, pericole pentru navigaţie, recte stânci şi recife, întinsuri, bancuri de nisip, epave, reguli speciale de navigaţie în strâmtori, escale obligatorii pentru vize, climatologie; apoi date istorice, de turism, de cultură; transcriu relatările altor navigatori pe iahturi despre cutare sau cutare escală, despre facilităţi sau interdicţii, despre vânturi şi funduri joase, experienţa aceasta se referă mai ales la coasta mediteraneană a Anatoliei, despre cea egeeană şi din Marmara nu găsesc asemenea relatări. Planul este ambiţios. Tomis-Varna-Sozopol Igneada – Istanbul - Arhipeleagul Prinkipo – Çanakkale – Lesbos -Lemnos – Istanbul - Tomis, adică 1148 mile marine, parcurse în jur de 40 de zile. În funcţie de relieful submarin stabilesc distanţa la care voi naviga de coastă. În ultima etapă a călătoriei cutez ca de la Bosfor să navig la larg, direct la Constanţa. În mai 1975 încep demersurile pentru paşapoarte, cu toate că Giacoppo a intrat în una din crizele lui bahice. Nu există niciun precedent în domeniul turismului nautic de croazieră şi atunci oamenii, ferindu-se să-l creeze, recurg la chiţibuşării juridice şi administrative. Mi se cere ca o instituţie să asigure în valută iahtul, aşa cum se procedează în turismul internaţional auto. Alerg de colo, colo şi sfârşesc prin a năvăli în biroul amicului meu, doctorul Radu Ozun. — Du-te la ministrul adjunct al C.S.P. Gheorghe Stoica, zice el… Mă duc. Amabil, operativ, ministrul adjunct vorbeşte cu omologul său de la Turism. Să mă duc la directorul general O.N.T., secţia relaţii internaţionale. Mă duc. Intră în joc serviciul valutar, nu există forma legală, mă duc la Uniutane, de acolo se lansează o scrisoare către Consiliul Culturii şi Educaţiei Socialiste, aici mi se dă o recomandare, alerg, explic, arăt că trebuie făcut ceva să eliminăm situaţia asta ridicolă, că nu e vina mea că nu avem un „Iaht-Club", cu prerogativele A.C.R.-ului, că se face turism nautic în toată lumea, că şi

iarăşi că… Bunăvoinţe reale, sau simulate, o voce interioară, veninoasă care-mi tot şopteşte insinuant: „Lasă-mă să iau ghioaga, nu vezi că eşti un diplomat ratat încă înainte de a te naşte”. Janot îşi vâră şi el barba voievodală prin diferite birouri şi la o şedinţă a echipajului, adică noi doi, sintetizăm situaţia. Ne trebuie o hârtie O.N.T. care să garanteze că, dacă ni se întâmplă ceva, o avarie sau un naufragiu. O.N.T.-ul va plăti costul repatrierii noastre. Drăguţ. Mă duc la General: Generalul îmi dăduse o maşină şi o grupă de luptă formată din vânători de munte, să salvăm muncitorii care locuiau în incinta fabricii de cărămidă la Făgăraş, când cu inundaţiile acelea din 1970, folosind-o pe vechea şi încercata mea *„Hai-Hui”.* Generalul Dragu se radicalizează. Am din nou înfăţişări când civile, când militare. Suntem sfătuiţi, după explicaţii amănunţite, să depunem actele. Depunem actele. Primesc de la comandantul Deboveanu un „Diary” japonez, adică un foarte frumos caiet legat în pânză cu broderie tradiţională şi file gingaşe, pe care sunt imprimate veliere, peşti, trestii, raţe sălbatice, totul de mare fineţe, cu dedicaţie prin care se hărăzea acest „Diary” la a sluji drept „Jurnal de bord” la *„Hai Hui 2”* şi prin care mi se ura „Bun cart şi vânt de pupa”.

În iunie, Giacoppo fixase varangele şi modelase traversele de punte. Trebuiau fixate aceste traverse, bătută puntea, construită cabina, lucrate interioarele, cârma, fixat lestul. La începutul lui august, îmi spun, cu condiţia să lucreze. Tocmai bine. Până atunci se rezolvă cu formele, îl întâlnesc pe comandantul Deboveanu, care-mi arată comorile strânse în lungul anilor, pentru o istorie a navigaţiei cu vele, din vechi colecţii ale pasionaţilor şi navigatorilor de odinioară. Îmi pregăteşte alidada şi un compas magnetic de corabie, o frumuseţe de „Askania Veb”, cam mare; dar cu suspensie excelentă, o bijuterie pe care sunt imprimate veliere, peşti, trestii, raţe sălbatice, seară fosforescentă, întâlnirea cu viceamiralul Sandu, care-mi dăruieşte Cartea pilot a Mării Marmara şi pe cea a Mării Egee, lărgindu-mi astfel orizontul până la punctul final: insula Creta.

La sfârşitul lui noiembrie nu există forme; dar nici iaht. S-au pus structurile punţii, materialul pentru punte este tras, ca şi cel pentru cabină, catargul şi ghiul sunt gata, inginerul Băiceanu a meşterit cu migală o bună parte din accesoriile metalice, comandantul Deboveanu îmi dăruieşte ceea ce pregătise: alidada cu cercul azimut al şi compasul magnetic. Vine a doua iarnă în care Giacoppo se învredniceşte şi bate puntea.

4 martie 1976. Mă ambarc la nava-şcoală *„Mircea*”, pentru marşul Constanţa-New York-Constanţa, cu o coborâre spre sud pe drumul urmat de Columb, aventură care ţine de fantastic şi pe care o relatez în cartea *Noi, „MIRCEA” şi Atlanticul.* Învăţ să cunosc marea, Oceanul şi marinăritul. Croaziera atlantică mă debarasează de condiţia mea confortabilă, terestră şi de rutină, punându-mă faţă în faţă cu situaţia limită şi cu mine însumi. Mă întorc cu o experienţă marină substanţială. În plus văd la Hamilton-Bermude toate iahturile celebre care au participat la regata circumterestră din 1973, sau la alte croaziere temerare, văd *„Sayula 11”,* iahtul mexicanului Ramon Carii, câştigătorul regatei circumterestre. Pe *„Gipsy Moth V”,* navig cu un 10 metri, iahtul lui Bill Miyers de la „Sports Illustrated”, la Newport şi apoi cu un 12 metri la New York, aparţinând comodorelui

de la „Miramar Yacht Club" – domnul Gilbert Cigal, care avea scrisă deasupra intrării în postul prova o cugetare cu totul drăgălaşă, şi în traducere sunând după cum urmează: „Deosebirea dintre copii şi bărbaţi este preţul jucăriilor lor"… dându-mi seama de amenajările interioare şi aparatura de navigaţie de la radar miniaturizat, la sonda acustică tranzistorizată, de la timona tip Goyot cu suport purtând compasul magnetic, înclinometrul, cadranul anemometrului care indică direcţia şi viteza vântului, lochul indicator de viteză şi totalizator de mile marine; la ancora manevrată de un vinci electric şi el miniaturizat, aer condiţionat; ori bloc radio-gonio-radar şi ştiu exact că din acest punct de vedere *„Hai-Hui 2",* dacă va fi vreodată gata, va fi dotat parcimonios, apropiindu-mă mai mult de epoca romantică a navigaţiei cu vele, decât de epoca contemporană. Desigur, am prieteni la *„Mircea":* Bobi, pe titulatura lui militară de atunci locotenentul major Geanoglu Laurenţiu, şeful mecanic al navei, velist, se pasionează de construcţie, şeful de echipaj, maistrul militar Smaranda, este marele vrăjitor care din câţiva metri de parâmă poate confecţiona cele mai neînchipuite lucrări de matelotaj, Pluto, timonierul, este gata să pună umărul, comandantul superior al marşului, căpitanul de rangul I Hârjan Alexandru, aşteaptă să vadă iahtul… îl vedem în august, aşa cum l-am lăsat în martie. Mă apucă disperarea. Simt nevoia să ucid. Este lamentabil ca cineva să-ţi îngroape visele, fără nici o remuşcare. Giacoppo promite, se căieşte, îşi alimentează promisiunile cu elanuri discursive, Bobi mă ţine la curent prin telefon cu mersul lucrărilor şi la 12 octombrie Iacob pune pereţii cabinei. Sunt la Constanţa. Împreună cu inginerul Băiceanu, şi el exasperat, cu rangul I Hârjan şi Bobi stabilim o schiţă de amenajări interioare. Comandantul Hârjan, navigatorul încercat, de numele căruia se leagă în bună măsură cel puţin un deceniu glorios al croazierelor reprezentative ale navei-şcoală *„Mircea",* este încântat de construcţie, de robusteţea şi formele iahtului. La 24 februarie 1977, când îi duc lui Bobi toată zestrea bucătăriei, pentru ca don Giacoppo să lucreze piesele la dimensiuni exacte, cabina este pusă, acoperită cu tendă, căptuşelile interioare fixate, ramele cuşetelor prinse la locurile lor. Mai sunt de fixat doi pereţi interiori, de făcut capacele pentru spirai şi compartimentul pupa, masa de bucătărie şi de navigaţie, paiolul, etajerele. Două luni de lucru lejer. Deci, reluăm operaţiunile pentru paşapoarte şi P.G.¯un, adică permisele de graniţă. Obţinem – Janot şi cu mine – ambele documente în timp util. La 15 iunie suntem gata de plecare. Giacoppo n-a progresat. Îmi propun să-l sugrum. Imaginez o sută de variante de crimă perfectă. Avem toate formele, dar nu avem iaht. Ridicol. Prietenii şi neprietenii au descoperit o sursă de sarcasm. „Ei, când plecaţi „Se mai face barca aia?" „Când ne chemi la lansare?" Drăguţ. Şi amuzant. Şi încurajator. Zâmbete subţiri. Vorbe în doi peri. La sfârşitul lui iulie nu s-a progresat substanţial. Este parcă o mână din umbră care frânează. Ştiu. Am simţit. Am intuit. Am văzut-o cu toţii la treabă, chesţiunea aceea veninoasă, reptila aceea insidioasă, băloasă, invidia stupidă, mucedă, pegra aceea a neputinţei, ori a dorinţei de afirmare nu prin a face, ci prin a împiedica pe altul să facă; zvonurile circulă de la baracă la baraca, foşnesc, dau galinaceu din simulacre de aripi; tac şi-mi văd de treabă. În 27 sunt în vizită la *„Mircea",* mai am nevoie de câteva date pentru cartea la care lucrez. Reîntâlnesc oamenii alături de care am trăit patru luni

pline, dense, unicat. Cunosc un fel de spiriduş al Constanţei, un ofiţer de marină tânăr, scund, blond, spre stupefacţia mea ardelean, locotenentul major Ioan Buta. Locotenentul major concurează imaginaţia. Navomodelist de prestigiu, are o viteză de deplasare uluitoare, ştie tot şi cunoaşte pe toată lumea. Este unul din oamenii care va pregăti excelent din punct de vedere tehnic, plecarea spre sud. Deocamdată mă duce la căpitanii Gâldău şi Nistor, care se ocupă la căpitănie de înregistrarea lui *„Hai-Hui 2”,* de certificarea existenţei lui, de înmatriculare şi de eliberarea formelor necesare. După-masă fac pe ucenicul lui don Giacoppo. De la 1 august, obişnuita vacanţă la mare. Am dat să mi se facă cuşetele la un tapiţer şi-mi spun că, dacă nu-l lansez la apă în câteva zile şi nu-i fac probele de rigoare, ratez şi acest an de graţie. Inginerul Băiceanu a terminat majoritatea pieselor, minus balcoanele. În zilele astea se confecţionează cârma, se montează capelatura catargului, în 4 august vin la ghiol şi frec bordurile cu şmirghel, ca Iacob să mai poată da o mână de lac, *„Hai-Hui 2”* este gata, arc cuşetele puse, nu are încă bucătăria, masa de navigaţie, aparatele de bord, puţul ancorei şi piesa pentru fixarea motorului. Hotărăsc lansarea pentru 5 august. Telefonez comandantului Hârjan, invitându-mi prietenii de la *„Mircea”,* la lansare. Dinu Săraru îmi prezentase pe plajă un inginer electronist, Răzvan Băznoşan, director al autoutilării la Radioteleviziune, ca pe un pasionat al navigaţiei cu vele. Serios, circumspect, inginerul electronist citise cărţi ale navigatorilor solitari, nu navigase; dar era dornic s-o facă şi mai ales era dornic să aducă binefacerile electricităţii la bordul lui *„Hai-Hwi 2”*. „Este exact omul care trebuie, îmi spusese Dinu Săraru şi sunt obligat s-o mărturisesc, că în materie de cunoaşterea oamenilor s-a înşelat prea de puţine ori. Am rămas sceptic, lungul meu voiaj pe mare m-a făcut eu totul circumspect, cu toate că inginerul îmi vorbise convingător de calităţile unui echipier, modestie şi umor, acceptarea punctului de vedere al celuilalt, coabitarea inteligentă într-un spaţiu restrâns. Am plecat s-o vedem pe *„Hai-Hui 2”,* scoasă din hangar (ce muncă, dar au pus mina toţi cei de la ghiol şi oameni pe care nu-i văzusem niciodată. Micolae Oglindă, şeful clubului, asigurase automacaraua, inginerul Băiceanu îmi dăduse cavaletul lui, dintr-odată o solidaritate spontană îi adunase la hangar) afară, cu cârma montată, suplă şi robustă, *„Hai Hui 2”* era de-a dreptul tulburător de frumoasă; iar lucrul o bijuterie în lemn. Iacob are mină de aur. Contemplând ceea ce a făcut, îi iert întârzierea. Când a pornit lucrul avea un copil, acum are trei, scrisesem şi eu în răstimpul acesta câteva cărţi, navigasem pe Ocean, Voica împlinise 5 ani, mă rog, timpul, e vina timpului că trece prea repede, îmi spun. Inginerul vrea să facă parte din echipaj. Într-o jumătate de oră îmi demonstrează cum se poate instala o sursă de curent electric, cum se pot monta luminile de poziţie, o sirenă, sau un claxon, lumini la postul prova, careu şi magazie, o întreagă babilonie de conductori, prize, comutatoare şi-mi jur în barbă că ultimul lucru pe care-l voi face pe acest pământ este să las frâu liber acestei orgii electrice.

Rămân multă vreme lângă *„Hai-Hui 2”,* trecându-mi palma peste bordajul ca sticla, admirându-i formele, privind-o proiectată pe apa şi pe cerul ghiolului. Ştiu că de aici încolo nu mai am decât o etapă scurtă, ca să finalizez aceşti ani. Toate visele mele legate de plutirea cu vele se conţin în aceste forme înaripate, în acest

lemn care de pe acum vibrează la toate foşnetele valurilor şi la cântecul vântului în arboradă.

LANSAREA!

În 4 august îl aduc la ghiol pe căpitanul Nistor, tip expeditiv, volubil şi simpatic, care face recepţia, pentru a întocmi toate formele legale. Predau căpităniei portului Constanţa planurile, chitanţele pentru materiale şi transport, recepţia găseşte totul în regulă şi căpitanul Nistor îmi eliberează carnetul de ambarcaţiune cu numărul de înmatriculare 332. Căpitanul Gâldău îmi eliberase permisul de conducător de bărci eu vele la mare. La Casa Scriitorilor din Neptun, Axin, amfitrionul nostru din fiecare an, pregătise tot ce ţine de partea protocolară a lansării. Şeful clubului „Electrica" asigurase automacaraua clubului. Sportivii şi plezirştii de la ghiol, cei care mă ajutaseră într-un fel sau altul, sunt invitaţi la eveniment, ca şi colegii mei de breaslă aflaţi în aceeaşi serie de vacanţă la mare. Sper să-mi păstrez calmul şi morga. În 5 august după-masa demarăm de la Neptun spre Mamaia-Siutghiol. Dorin se oferă să oficieze alături de Axin. Lipseşte inginerul Băiceanu, plecat la… munte, în concediu, în schimb este prezent inginerul Bâznoşan, candidat pentru echipaj. Stela repetă formula sacramentală. Surpriză. Apar marinarii. În vestoane albe, marţiali. Rangul 1 Hârjan, rangul 2 Dediţa, rangul 2 Stăiculescu, maiorul medic Săeşan, navigatorul, căpitanul-locotenent Suciu, dintre cei ataşaţi ideii, locotenentul-major Buta şi, desigur, bravul şef de echipaj maistrul principal Smaranda. Morga mea se spulberă. Iată-i deci alături. Fac priză la trecutul foarte apropiat. Furtuna din Mediterana cu nopţile acelea de iad, Atlanticul, Marea Caraibilor, Golful Mexic, celebrul Triunghi al Morţii între Florida şi Bermude, regata Bermude-Newport, *Op Saiv 76,* zeci de zile şi zeci de nopţi între cer şi apă, îi simt foarte aproape pentru că, scriind cartea marşului, îi am zilnic lângă mine, apoi recordmanul nostru la clasa *„Finn"* Gheorghe Nicoleioiu şi nea Mişu Stănescu preiau conducerea operaţiunilor. *„Hai-Hui 2"* este încinsă cu chingile, lemnul uscat trosneşte, cineva foarte inspirat ne reaminteşte scene umoristice din filme umoristice, când bărci lansate la apă se duceau la fund, *„Hai-Hui 2"* rămâne în suspensie, am senzaţia că în următoarele secunde chingile vor crăpa, braţul automacaralei se roteşte uşor, *„Hai-Hui 2"* trece deasupra apei, răsuflu, Nicoleioiu aflat la bord sparge sticla de şampanie la piesa prova şi Stela spune „Te botez «Hai Hui» şi-ţi urez mare bună şi vânt din pupa!" Apoi, uşor, iahtul atinge suprafaţa ghiolului. Pluteşte lin, ca în vis. Se ridică catargul. Se strâng întinzătoarele. Ceremonia n-ar fi ceremonie şi nu s-ar înscrie în tradiţia marinărească, dacă nu s-ar ridica pavilionul. Rangul 1 Hârjan ordonă „la pavilion, drepţi". Nicoleioiu ridică pavilionul, încremenesc în cockpit. Aud sifleea şefului de echipaj dând onorul. Cei de la *„Mircea"* sunt aliniaţi la ponton, salutând pavilionul care urcă spre crucetă. Văd totul printr-o sită opacă. Să fie emoţia? Iacob este alb. Soţia comandantului Cazac a prins la strai un buchet de flori. Rangul 1 Hârjan spune câteva cuvinte simţite, *„Mircea"* este un naş generos, echipajul lui o înzestrează pe *„Hai Hui"* cu lucrări de matelotaj pe care Ioana Postelnicu vrea neapărat să le vadă, să ştie cum

se numesc, şi la ce folosesc. Laurenţiu Fulga, stăpânit, bănuieşte, poate, că de acum încolo martiriul lui a luat sfârşit. Desigur, se înşală. Marinarii de la *„Mircea”* fac ceremonia credibilă şi austeră, legând-o de tradiţia iahtingului românesc. Confraţii mei, care mi-au fost aproape, şi prietenii, soţiile şi copiii lor, dau serii un spor de emoţie. Târziu, după ce pleacă oaspeţii, Dorin. Îşi dezleagă barca cu motor pentru a o remorca pe *„Hai-Hui 2”* la pontonul clubului „Electrica”. Este o înserare adâncă, în care ghiolul răsfrânge culorile pastelate ale cerului. Momentul vesel ni-l face Dorin. Un pas greşit şi dispare în ghiol, îmbrăcat, apele se închid deasupra lui, aşteptăm, aşteptăm iarăşi, să nu se fi lovit de vreun bolovan, apoi se produce o clăbucire înspumată şi protagonistul se întrupează din ape, ca să-şi ia locul la bord. Sânieni pe *„Hai-Hui 2”* Stela şi copiii, Iacob şi inginerul Bâznoşan. Dorin ambalează uşor. *„Hai-Hui 2”,* luată la remorcă prinde viaţă. Cât de uşor răspunde la cârmă. Cât de graţios alunecă pe – apele însângerate, pline de vraja halucinantă a înserării. Meşterul Iacob poate fi mândru de opera lui. *„Hai-Hui 2”* îşi depăşeşte condiţia, devenind vis şi nostalgie, dor de larg şi întrebare adresate orizontului.

PROBE PE SIUTGHIOL!

Până la 15 august am făcut probe cu *„Hai-Hui 2”* pe Siutghiol. Fiind un unicat, căruia Iacob îi adusese câteva modificări în afară de plan, aceste probe erau cerute cu necesitate şi faptul că iahtul a fost construit la ghiol şi nu la mare constituia un avantaj în acest sens. De la 7 m Iacob ajunsese la 7,40 m, mărind magazia pupa, ca să câştige loc pentru cuşetele de sub cockpit. Înălţase cabina cu câţiva centimetri, pentru a obţine un spor de comoditate şi supradimensionase filele bordajului, coastele şi traversele de punte, chila, etamboul, etrava şi contractrava, pentru a mări rezistenţa corpului. De la început ghiul s-a dovedit prea lung. Ne-am apucat să-l! etezăm, fără să ne gândim că pisica Scotei velei mari nu este de loc fericit fixată în cockpit, imobilizându-l pe cel de la eche, reducând spaţiul de mişcare şi manevră, transformându-l pe „barreur” într-un fel se sticlete încurcat în manevrele mobile, ca într-un păienjeniş de Scote. Cockpitul nu avea încă sistemul de autovidare fixat, aşa că fiecare bură de ploaie lăsa apă. La vânt de forţa 3 spre 4, când iahtul se banda, intra apă pe la prova, unde, se Pare, câteva file aveau între ele spaţii microscopice. Intra apă, când ploua torenţial, la încheieturile punţii cu bordajul; dar mi-am spus că este viciul tuturor construcţiilor din lemn şi că Chichester a avut destul de păţimit de pe urma acestui inconvenient. Sigur, subcapitolul acesta poate părea pretenţios cititorului care urmăreşte mai ales peripeţia, călătoria în sine, dar cartea se adresează deopotrivă şi acelora dintre noi care visează şi înfăptuiesc vise legate de bărcile cu pânze. Lor le-ar putea fi de folos, după cum nu cred că ar fi în afara atenţiei cititorului iubitor de călătorii pe mare, care se poate astfel familiariza cu o lume întotdeauna pasionantă. În timpul unei ploi zdravene, am băgat de seamă că apa se strecoară între capacul spiraiului prova şi cocă, dar fiind puţină, n-am dat atenţie prea mare şi rău am făcut. Pe valuri înalte care încălecau iahtul, sau la deferlanţi care se spărgeau parcă în ciudă deasupra punţii şi cabinei la prova, apa năvălea în trombe pe la acest capac afurisit,

lipsit de garnituri, murându-l pe Janot care sălăşluia în postul prova şi tot echipamentul lui aflat acolo, lucru de fapt inadmisibil.

La capitolul etanşeitate absolută eram, deci, deficitar. O măsură care se impunea imediat era călăfătuirea tuturor încastrărilor, chiar şi ale celor dintre filele punţii, de fapt aplicarea de mastic şi de lac, fără să ţin cont de considerente estetice. Dar era atât de frumoasă puntea cu stejarul ei lăcuit, încât nu m-am îndurat, spunându-mi că un lac bun dat de câteva ori între file va face acelaşi oficiu, salvând puritatea feciorelnică a lemnului.

Când am ieşit cu Bobi şi Dorin pe un vânt bun de forţa 3, iahtul şi-a dezvăluit o parte din calităţile lui marine: o stabilitate perfectă, cu toate că nu avea chila din proiect, ci o chilă de *Star,* maneabilitate excelentă, dar şi o evidentă subdimensionare a cârmei şi o viteză de-a dreptul fascinantă.

Desenul corpului, încercările acestuia la tunelul hidrodinamic făcute de compania *„Edel”* şi îmbunătăţirile aduse erau responsabilele principale ale calităţilor iahtului şi aş îndrăzni să le numesc calităţi superlative. Respectând desenul şi planurile, Iacob obţinuse un corp admirabil, care pe un vânt de forţă 6 spre 7, cu randa şi focul numărul 1, pe valuri dinaintea traversului de 2/3 metri va obţine între Cap Caliacra şi Vama o viteză pe loch de 8,5 noduri. Iacob inuiise că la actuala dispunere a lestului şi a catargului, iahtul va fi „moale”. Asta înseamnă că centrul velic este mai spre prova faţă de centrul de rezistenţă al carenei, deci iahtul nu este echilibrat şi are tendinţa să vină sub vânt, lucru cu totul neplăcut. Un iaht bine echilibrat, stabilit pe drum, cu efrina la zero, trebuie să păstreze drumul fără timonier. Neechilibrat, iahtul impune să lucrezi cu cârma, ceea ce micşorează viteza, bandează, creează derivă, oboseşte cârma şi pe timonier. Deci va trebui echilibrat, mutând catargul mai spre pupa. Sentimentul pe care-l am la eche, ascultând foşnetul valurilor despicate de etravă, este cel de siguranţă. L-am avut de la primele probe, şi după croaziera în Marmara s-a statornicit definitiv, confirmat de toate întâmplările prin care am trecut şi care l-au supus pe *„Hai-Hui 2”* la probe mult mai dure decât cele oferite de ghiol. Niciunul din defectele iahtului nu aparţin unei greşeli de concepţie, unui desen neinspirat al corpului, sau unei execuţii paupere şi neechilibrate. Ele sunt remediabile şi unele puteau lipsi, dacă eram mai ferm şi în timpul construcţiei n-aş fi acceptat o linie a minimei rezistenţe.

Într-una din zile, pe vânt cvasi nul, când toate iahturile de pe ghiol stăteau în derivă, *„Hai-Hui 2”* m-a dus la debarcader, abia înaintând în boarea care nici nu încreţea luciul apei. Iar atunci, pe vântul acela de forţa 3 spre 4, când am simţit vibrându-mi în mâini şcota randei şi echea, când iahtul scotea de sub chilă siajul clăbucitor, când apa despicată de etravă îşi cânta cântecul acela foşnitor, prevestitor de drumuri lungi, în ziua aceea mi-am spus că toate eforturile, aşteptările şi disperările merită să fie trăite, pentru a ajunge aici, la eche, cu velele fremătând, primind în tot trupul vibraţia profundă şi inegalabilă a plutirii.

O RECUNOAŞTERE ÎNDEPĂRTATĂ FULGER.
DIN NOU LA IERNAT ŞI ALTE ÎNTÂMPLĂRI
ÎNAINTE DE ULTIMA RUNDĂ

Având paşaportul în buzunar, mi-am spus că n-ar fi rău să fac o recunoaştere a porturilor de escală din Marea Marmara şi Egee. Sunt porturi şi porturi. Nu în fiecare port poţi să fii în siguranţă cu un iaht. Acolo unde există doar cheuri comune pentru navele de pasageri-şi ferry, cu trafic dens, cum sunt porturile din Bosfor, Istanbulul şi cele de pe coasta asiatică din raza Istanbulului, se nasc o mie de probleme legate de locul de acostare. Mă interesa să văd ce adăpost ofereau faţă de vânturile dominante şi valuri, ce formalităţi erau de îndeplinit, dacă existau amenajări pentru iahting, ce taxe de cheiaj sunt uzuale, ce obiective turistice ofereau. Aşa că la 20 august, încredinţând-o pe *„Hai-Hui 2”* zelului constructiv vădit de Giacoppo în lungi discursuri mai mult sau mai puţin dinamizate de diferitele licori, zel care-mi promitea terminarea amenajărilor interioare, am părăsit Grădiştea împreună cu Stela, la bordul „Daciei 1300 L”, bineînţeles după ce Szony îi schimbase pivoţii şi amortizoarele, care au talentul să obosească înainte de termen. Itinerariul prevedea o coborâre spre sud de la Corlu, la coasta de nord a Mării Marmara în portul Silivri, de aici dubla litoralul spre est prin porturile Bigados, Biiyukcekmece, Kugiikcekmece, Yeşilkoy, se oprea la campingul Florya, unde mai campasem cândva, traversa Bosforul pe pod, ajungea la Izmit în golful cu acelaşi nume, dubla întregul litoral de sud al Mării Marmara prin Yalova, Bandârma, Erdek, ajungea la Dardanele şi prin Lapseki, Qanakkale, înţepe, fila coasta strâmtorii până la ieşirea în Egee, de unde se îndrepta spre sud prin Troia, Ayvacik, Edremit, Ayvalâk, Midihli, Pergam, la Izmir şi de aici la Efes. Intenţionam să ne întoarcem pe acelaşi drum la Canakkale, să trecem Dardanelele cu ferry-boatul la Gelibolu şi să vedem porturile de pe coasta de nord, mai ales Tekirdag, de unde, punând prova pe nord, să ne întoarcem în ţară prin Adrianopole şi Sofia. Cum suntem un echipaj rodat în drumuri lungi peste Europa, a doua zi, deci în 21 spre orele 11 atingem coasta la Silivri. Sunt câţiva ani de când am trecut pe aici, atunci urmărisem drumul lui Mihai Viteazul în lumea Orientului Apropiat şi a Porţii suzerane, dar acum ca şi atunci m-am izbit aproape fizic de cerul şi lumina acestor ţinuturi aride, care sfârşesc în albastrul translucid al Mării Marmara. Încerc să mă cenzurez, încerc să mă desprind din urzeala aceea densă în care mă ţesusem singur scriind *Vulturul, Strămoşii* şi *Călăreţul Roşu,* urzeală în care se întreţesea istoria fabuloasă şi tragică a puterii, cu intriga de harem, cu aceea subtilă de Fanar, în care viaţa palpitantă şi pitorească a portului levantin adăuga o pată violentă de culoare, totul sub clopotul acesta de lumină pâcloasă, voluptuoasă, cu rezonanţe carnale, altceva decât lumina mediteraneană penetrantă, într-un fel euclidiană predispunând la raţiune şi geometrie, amintindu-l pe Camus cel din *Le desert;* ori din *L’Ete.* Aici lumina joacă un rol de memorator, un memorator enciclopedic de nuanţe, de tonuri, de istorie, un memorator în care veacurile s-au stratificat cu viaţa lor de fiecare zi şi cu marile ei momente de explozie, un fluviu uriaş al vieţii dintotdeauna, făcând corp comun cu pelicula de aer dens care pluteşte peste

coasta râpoasă, reşietică, pustie, peste marea oţelie, acum acoperită cu berbeci albi; este ora 11 şi bate vântul, să reţin asta şi să notez în carnet. Ora 11 vânt de NE de forţa 2/3, sau cum spune vestitul navigator Beaufort: briză uşoară spre briză bună, viteza vântului între 6 şi 7 m/sec. Ceea ce se traduce la navele mici de pescuit cu gabierii şi velele pline, navigând cu vânt strâns, într-o viteză de 3 noduri. Am plonjat din nou în prezentul etern memorat de cerul acesta din care curg peste mine galopadele spahiilor, caravanele de cămile, şirurile de robi aduşi din războaiele europene, harabalele cu roabe ale Urdi-Alaiului, odele de ieniceri mărşăluind spre Edirne; ori oştile Bizanţului, ori cele ale cavalerilor occidentali, sub flamura lui Baktuin de Flandra, ori cele ale lui Darius, ori cele ale Macedonului, totul nu este decât mişcare în peisajul nud şi arid; pelerine roşii şi galbene, zale şi tuiuri, cai arabi şi cămile melancolice, automobile şi ele roşii, ori portocalii gonind pe panglica de asfalt în dreapta căreia, pe coasta joasă, nisipoasă, au apărut din neant staţiuni moderne cu zeci de blocuri zvelte, viu colorate, cu forme pline de imaginaţie, tronând în mijlocul nisipurilor, corturilor şi sutelor de automobile cu turişti, în vreme ce marea este populată cu bărci-automobil, iahturi şi schiori nautici care-şi lasă siajul în lungul litoralului.

Suntem în plin sezon estival şi nu mai recunosc litoralul, acum câţiva ani pustiu, însemnat cu porturi pescăreşti şi ici, colo cu câteva corturi ale unor turişti iubitori de singurătate. Biiyukcekmeee Koyu, un golf intrat adânc în uscat, loc bun de ancorat, cu stânci pe lângă coastă, un alg golf mai puţin adânc la Kuţukgekmeee, apoi Istanbulul. Cornul de Aur, bazarul, moscheile ştiute, înlătur tentaţia dizolvării în freamătul nebun al străzii, nu eu am investigat vechile medrese, nu eu am întâlnit timpul încremenit în mauzoleul lui Mehmet Fatih, Mahomed Cuceritorul şi al soţiei sale Giilbahar Hatun, în liniştea albastră presărată cu pulbere de diamante, nu eu am urmărit paşii lui Mihai, ori ai lui Ţepeş, ori ai Chiajnei; ori ai lui Andronic Cantacuzino pe uliţele şerpuitoare ale arămarilor şi cojocărilor, ale fierarilor şi săbierilor, pline de dervişi, cerşetori, asini şi câini fără căpătâi, nu eu am refăcut istoria câtorva veacuri întâlnind-o în medresele din jurul moscheei lui Soliman Magnificul, la Sfânta Sofia, sau la Topkapî Sarayi. Sunt un simplu turist, care vreau să-mi arunc de pe umeri povara strivitoare a timpului, să respir aerul greu al portului, mirosind a peşte fript în ulei şi a resturi vegetale putrezite, a alege şi a gunoaie, percutat de miile de glasuri ale negustorilor ambulanţi sau semiambulanţi, de glasurile celor care fac reclama nu se ştie cărui detergent miraculos, al şarlatanilor de toate genurile, de uruitul motoarelor, de sirenele vapoarelor de pasageri şi ale caicelor, de susurul apei în Şadirvan, fântânile moscheelor unde mahomedanii îşi fac abluţiile, sunt un viitor schipper care vreau să navig liniştit în aceste ape care-au oglindit grandoarea a doua imperii, deci să fim rezonabili.

Anul trecut, în ziua de 5 martie la orele 16,00 eram pe dunetă la nava-şcoală *„Mircea”* şi intram din Marea Neagră în Bosfor, având tati avers farul Rumeli. La 16,03 *„Mircea”* ridicase la catarg pavilionul „Golf” din Codul internaţional de semnale (C.I.S.) care înseamnă „Am nevoie de pilot”. La 17,10 trecusem pe sub podul monumental care uneşte Europa cu Asia, aveam în tribord Cornul de Aur şi în babord Oskiidarul, dar nu oraşul vechi, ros de pegra timpului, cenuşiu şi

melancolic cunoscut de mine cu câţiva ani în urmă, ci un oraş modern, zvelt, cu blocurile colorate viu, pe care-l lăsăm şi acum în babord, când rulăm pe pod de data asta, îndreptându-ne spre Izmit. Preţurile au crescut haotic. S-a întâmplat ceva în perioada acestor câţiva ani, un fel de detentă industrială, pe zeci de kilometri dincolo de Bosfor se întind halele unor industrii de ultimă oră, foarte multe reprezentanţe ale firmei „Renault", autostrada se ramifică în şosele asfaltate care conduc la Kadikoy, ori la Şi le, pe coasta Mării Negre şi mă simt familiar aici nu numai datorită faptului că şoseaua este plină de „Murad" replica „Daciei 1300", deci de licenţa turcească a „Renault"-ului 12; ceea ce dă panglicei de asfalt un aspect cunoscut şi intim, dar… încerc să-mi explic acest „dar", asudând copios. Temperatura* este aproape de +38°C. Pământul este arid şi roşietic. Deasupra Mării Marmara pluteşte o pâclă opacă. De ce mă simt familiar, mă întreb? Să fie numai o urmă a eredităţii mele? Acea urmă lăsată de neamul cărvănarilor de la Drenova, cu veri risipiţi pe malurile Cornului de aur, morovlahi veniţi sub steagurile lui Mihai Viteazul şi împământeniţi la vadurile Târgului din Afară de la cetatea Bucureştilor? Să nu fie oare mai mult? Nu cumva istoria care se învaţă la şcoală ne lipseşte de o pătrundere mai adâncă în nişte realităţi complexe, subtile şi nuanţate care s-au ţesut în lungul veacurilor în universul spiritual al imperiului otoman, realităţi care pun mai evident în valoare rezistenţa noastră la convertire, realităţi care impun perenitatea instituţiilor noastre fundamentale, care scot în evidenţă constituţia monolitică a poporului român? Sute de ani ne-am bătut cu turcii în bătălii memorabile. Sute de ani administraţia otomană, lucidă, a încercat să canalizeze spre Istanbul comerţul Ţărilor Româneşti, fără să prejudicieze instituţiile fundamentale şi să impieteze asupra spiritualităţii. Vanitatea unui Sinan paşa şi tembelismul unui sultan degenerat, care au încercat să schimbe statutul capitulaţiilor, transformând Ţara Românească în paşalâc, a eşuat jalnic în anul când Sinan a ridicat semiluna în locul crucii de pe turlele bisericilor din Bucureşti.
Abuzurile de toate felurile au aparţinut majoritar potentaţilor de la sud de Dunăre, autocraţi sălbatici, akingii cu statut de tampon; temuţi şi de administraţia centrală, într-un fel cu sentimentul democraţiei militare şi cu conştiinţa acută a necesităţii. Necesitatea ca Ţările Româneşti să fie liniştite, ca ţăranii lor să are şi să secere, să stupărească şi să pescuiască, să-şi crească turmele de porci şi de cornute. Raguza şi Veneţia erau accesibile pe drumul dintotdeauna, rămas de la romani. Înainte de a fi domn, Mihai a neguţat de la Lwów la Bursa, de la Raguza la Pireu şi Istanbul. Vlad şi fratele lui Radu au primit aceeaşi educaţie aleasă, meditând asupra textelor şi făcând exerciţii de arme, fii de voievod luaţi ostateci pentru a potoli excesele tatălui lor, aliat al Iancului de Hunedoara, acel Vlad Dracul, atât de stupid confundat de occidentali cu fiul său. şi el Vlad, dar Ţepeş. Vlad a devenit Ţepeş, meditând în colivia de aur a sultanului, Radu a devenit „Cel Frumos", cadână de harem, viciat de texte şi rămas în afara istoriei. Eroziunea s-a aplicat caracterului, individului; nu instituţiilor sau poporului; oricum, imperiul otoman a practicat toleranţa la Dunăre, pentru că de la început a fost primit cu sabia, retezându-i-se mâna hrăpăreaţă şi refuzându-i-se coranul; drumurile acestea îmi sunt cunoscute din alte experienţe mai vechi, de pe la 1580 unele, de pe la 1220 altele, când aveam la Bizanţ o corabie

pe care o navlosea compania lui Radu Voinea Bârlădeanul, un bârladnic din neamul celebru al moşului său Voinea, corsar temut al Mării Negre, care intercepta corăbiile în drumul lor de la Caffa la Bosfor sau Trapezunt. Cum locuisem în Vlahia Mare pe coasta Adriaticii şi participasem activ nu numai la formarea imperiului româno-bulgar, dar cu mult înainte de asta, numindu-mă Ziraxis, fusesem trimis de Deceneu să studiez arta retorică la cetăţile Pontului, mă simţeam excelent în „Dacia 1300 L" de culoare „galben 48", rulând spre Izmit, pentru că locurile îmi erau familiare, cunoscute şi înscrise în statutul meu spiritual, statut în care Apusul şi Răsăritul au drepturi egale, cu condiţia să nu-şi depăşească limitele. Pentru că, una este să te afli la Toulouse, să faci abstracţie de zgomotul turbojeturilor. Şi să plonjezi în întunericul mistic al bisericii Saint Sernin, să te izbeşti de geniul arhitecţilor care te pun în dialog cu arta de a crea impresia măreţiei şi a definitivului, mistificând raporturile tale cu universul, umilindu-te şi dezintegrându-te dacă eşti cumva pelerin al evului de mijloc, umblând spre Compostella iberică, unde se află mormântul sfântului Iacob cel Mare, tămăduitorul; încercând să abstracţizeze femeia de lângă tine – şi alta să te afli la Suleymaniye Camii, moscheea lui Soliman Magnificul, opera arhitectului Sinan cel Mare, în care linia suplă şi lumina radioasă, armonia silenţioasă şi faianţeria pastelată, aurul cu care sunt scrise versetele de coran şi delicateţea marmorii, îţi creează o stare euforică, îţi catalizează conştiinţa de sine, conferindu-i femeii graţie şi mister, subliniindu-i feminitatea, laicizând universul şi umanizându-l. Profetul se apăra de melancolie şi vedenii chemând în ajutor trupul voluptuos al Kadidjei, coranul enunţa egalitatea tuturor oamenilor. Mohamed scrisese şahului Iranului, Sosroes, reprezentantul focului sacru, care voia să impună cultul acestuia Bizanţului, unde împăratul Heraclius, domnind în fast peste lumea lui fabuloasă, intrase în Ierusalim, de fapt le scrisese ambilor stăpâni ai acestei părţi din lume, vestindu-le noua religie şi cerându-le s-o îmbrăţişeze. Sosroes, reprezentantul focului sacru şi al lui Zoroastru, a dat ordin să fie găsit impertinentul şi descăpăţânat, Heraclius a râs, respingându-l pe cel ce voia să i se înfăţişeze. Mai apoi arabii strânşi sub steagurile profetului au cucerit persia, au bătut de câteva ori la porţile Constantinopolului Şi Mohamed a câştigat unul din locurile cele mai trainice în conştiinţa unei bune părţi din umanitate. Catolicismul a ajuns de la mistica bisericilor de pelerinaj la Inchiziţie. Mohamed a trecut de la democraţie la intoleranţa religioasă cea mai feroce, decretând „războiul sfânt" şi aici încetează confluenţa Apusului cu Răsăritul, pentru că la Voroneţ, sub domnia celestă a albastrului, se refuză orice exces, lucru pe care ar trebui să-l ştie toţi fanaticii şi toţi extremiştii de pretutindeni.

Peisajul este arid. Munţii roşietici acoperiţi cu vegetaţie săracă. Vânt fierbinte. Aşezări rare. Pluteşte în cer un sentiment ciudat şi fatalist. Multe automobile trase pe dreapta, cu radiatoarele fierbând. Ori sparte. În mijlocul unei pante coborând spre golful Izmit, trec camioane cu rocă de la o exploatare în munte. Circulaţie oprită. Fac imprudenţa să las motorul la ralanti, până când se aprinde becul roşu de la ulei. Sunt pe puţin +40 °C. Explorarea mea de skipper grijuliu este edificatoare. Coasta de Nord Est a Mării Marmara de la Kadikoy la Hereke are golfuri adânci, locuri de ancoraj, o frumuseţe sălbatică, dar cum sunt pus pe fapte

mari, stăm puţin la Izroit şi, dublând golful interzis iahturilor, rulăm în viteză printr-un ţinut jos, asemănător landelor, cu nisipuri şi canale înnămolite, cu trestii biciuite de vânt (mereu de la NE) poposim la Yalova, ponton din beton pentru pasagere şi forry, după care „asfaltul încetând pe coastă, punem capul pe Bursa. Un cuplu la bord lansat pe spaţii mari are două şanse, aşezate *Sa* extremă. Divorţul, sau reeditarea lunii de miere. Există o convenţie tacită în maşina „Galben 45" care armonizează ocupaţiile docte cu cele mondene, meditaţia savantă însumată pe file de carnet şi tropăitul pe arterele comerciale, rolurile de echipaj fiind foarte exacte. Căpitanul face itinerariul, biografiile obiectivelor, răspunde de alimentarea cu benzină şi lubrifianţi, pilotează şi joacă rol de ghid. Secundul este trezorierul expediţiei, având obligaţia să manipuleze fondurile de aşa manieră încât să asigure autonomia maşinii de la ieşirea din ţară. Până la intrarea în ţara, o rezervă intangibilă pentru cazuri de forţă majoră, să dispună de bani pentru campinguri, vizitarea muzeelor şi asigurarea expediţiei cu cele necesare traiului cotidian. Secundul meu este o expertă în materie financiară, nu este trasă pe sfoară nici chiar în Bazar, ba mai mult, reuşeşte să-i aducă la disperare pe aşii orientali ai tocmelii, tocmindu-se de aşa manieră încât bieţii oameni ajung să-şi smulgă barba şi să-l cheme pe Allah în ajutor, în timp ce ghiaura, surâzând blond, după ce şi-a aruncat căpitanul în cea mai neagră disperare, apare triumfătoare cu obiectul disputat crâncen, înconjurată de admiraţia fără rezerve a decanilor comerţului cu amănuntul. Ridicarea şi strângerea cortului este o afacere comună. În timp ce secundul pregăteşte masa, căpitanul se ocupă de amenajările interioare. Recunoaşterea campingului este treaba secundului. În Turcia contemporană se ştiu foarte bine şi curent germana şi engleza. Secundul are o licenţă în limba germană, ceea ce garantează verosimilitatea informaţiilor pe care le aduce asupra mercurialului, stării drumurilor, buletin meteo, întâmplătorilor curente. Dar cel mai mare talent al secundului este să fie secund de aşa manieră, încât căpităniа devine nu o sinecură, ei o desfătare. Ceea ce, în ultimă instanţă se potriveşte exact cu firea locurilor pe care le străbatem şi cu rolul pe care şi l-au asigurat, aici, căpitanii de toate rangurile. Izmit este aşezat de la malul jos al golfului, urcând apoi pe terasele abrupte ale coastei transformate în munte, între pini seculari sub care miroase a răşină fierbinte, unde lumina se filtrează cu voluptate carnală, aşa cum pretutindeni se filtrează lumina în Orient, sub pini şi tamarişti, sub cedrii sau în moschei, pe după obloanele din haremuri sau iatace, sub corturile nomazilor, fij» turişti, fie nomazi adevăraţi, sub cerul fierbinte al Efesului, sau în nopţile fabuloase ale Izmirului, Lumina aceea siderală, grea, plină de arome, concumpiscentă, plină de lenea spiritului şi de lăcomia simţurilor, lumina pură, între munţii giganţi, albastră la coasta mării, egeană în sud, acolo unde Efesul se cufundă în albul imaculat al marmorei. Nopţile bântuite de coşmar la Tropice. Nopţile din La Guayra, ori din largul Antilelor, nopţile din Mar Caribe, de la Exotica Carthagena, nopţile mexicane de la Vera Cruz, stăpânite de glasurile tenorilor, ori nopţile cubaneze răscolite de aromele orgiace vegetaţiei. Secundul trebuie să înţeleagă sensul nopţilor. Să găsească ritmul gingaş, insinuant al Orientului. Pentru că ritmul tropicelor este cel extenuant al tamtamurilor, ritmul orgiac al tribului celebrând forţele proteice ale

naturii izbucnite în clorofila atotstăpânitoare, a unei naturi în care dezmăţul vegetal este superlativ, atingând demenţa; acolo, la tropice, la vechile populaţii amerindiene din jurul Mării Caraibilor dragostea este o stare existenţială dominantă, importul de negri a ci cat o lume care trăieşte ritmul la paroxism; aici, deşertul şi ariditatea munţilor, influenţa arabă şi orizonturile largi, au creat izolarea şi taina, ritmul lent şi insinuant, haremul şi susurul fântânilor interioare, orientalii sunt introspectivi, de aici au venit profeţii, aici există marii izolaţi, deşertul confirmă măreţia insului, exacerbându-i mândria; înainte de a fi agricultori, turcii au fost păstori nomazi şi războinici şi din vremuri imemoriale au fost negustori. Secundul înţelege totul din instinct, aşa că schimbând doar cămila pe „Dacia 1300 L", restul rămâne ca acum o mie de ani. Migrăm spre sud pe vechiul drum al caravanelor, drum pe care Izmitul a însemnat un punct asiatic terminus. De aici încărcau caicele mărfurile aduse pe cămile, smirna şi tămâia, mătăsurile de Moşul şi faianţeria de Iznik, talgerele de aramă şi vasele de cult bătute cu ciocanul la Gaziantep, mătasea chinezească şi mirodeniile din India. Este firesc ca negustoria să primeze acolo unde pământul este sărac. În perioada elenistică Izmitul s-a numit Nicomedia, dar nu asta mă interesează cătărându-mă cu secundul pe străzile în spirale abrupte. Mi se pare că nicăieri ca aici, în Turcia asiatică, istoria nu-şi exprimă mai vizibil sensurile şi nonsensurile, grandoarea şi stupiditatea, ca nicăieri aici se dezvăluie inepţia imperialismului şi megalomania cuceritoriului, ca nicăieri aici se impun cu vehemenţă valorile perene ale spiritualităţii în pofida efemerului, chiar dacă acesta a dispus de oştile lui Alexandru Macedon; ori de ale lui Cyrus, sau Darius, sau Ginghis Han. Asia Minor a fost teatrul de război pe care s-au înfruntat cele mai mari puteri ale antichităţii şi ale începutului evului de mijloc. Jocul cuceritorilor, stupid şi acefal, constând în a distruge cu sârguinţă cretină ceea ce construiseră alţi oameni înaintea lor, se vede aici, mai elocvent decât oriunde. Întreaga Anatolie este un muzeu al ruinelor. Zeci de generaţii se străduiesc să se diferenţieze de neant, geniul anonim al artiştilor în piatră şi marmoră, în aramă şi lemn, în broderie şi culoare creează un univers specific, încântător, un imn al omului dedicat devenirii şi perfectibilităţii, o expresie vie a convieţuirii cu spaţiul şi timpul, Un răspuns dat morţii şi brusc, la confiniul acestei oaze de umanitate creatoare, apare oştirea unui tip care, în absurditatea lui paranoică, se crede hărăzit de zei să amelioreze starea umanităţii, asta în cazul unui idealist; dar de cele mai multe ori tipul ori şi-a cheltuit tezaurul în orgii nesi îrşite, în luxuria cultului cu care-şi înconjoară propria-i persoană, sacralizând-o cu toată podagra de care suferă, cu toţi colicii, eczemele, calviţia prematură şi impotenţa; ori pus pe fapte mari, are nevoie de sclavi pentru muncă, de bogăţii care să-l salveze de la crah; ori pur şi simplu vrea să-i uimească pe atenieni ca Alexandru şi să-şi satisfacă orgoliul pueril în autoosanale fanfarone, ori în fumul de tămâie al osanalelor ridicate de curteni neruşinaţi, dornici să-şi câştige bunăstarea şi rangurile, prin lingăvirea cea mai josnică, aşa cum se întâmpla la mesele Macedonului. Şi atunci? Călăreţi înzorzonaţi ducând mesaje ultimative, azvârlirea reciprocă de pietroaie în ţeste, răcnete, sudoare, asalt, scurmarea reciprocă în măruntaie cu săbiile, apoi măcelul învinşilor, prădarea muncii lor, violul femeilor, vânzarea tuturor ca sclavi, câteodată raderea din temelii

a craşului-cetate şi plugul, ori focul, peste locurile unde o parte din semenii noştri au creat, timp de veacuri, o expresie specifică a umanităţii. Toate astea sunt scrise sârguincios în cărţile de citire şi noi le papagalicisim la fel de sârguincios, fără să anatemizăm protagoniştii marilor crime împotriva umanităţii, cu toate că am deschis un proces al criminalilor de război la Nürnberg şi astăzi suntem posesorii unor lovituri nucleare capabile să facă ţăndări globul de câteva ori. Prea îl slăvim pe Caesar în dauna lui Ovidiu şi atunci este normal să asistăm la rempărţirea sferelor de influenţă şi, îi explic secundului jocul politic de la Izmit-Nicomedia, care a trecut la frigieni, apoi la imperiul persan, pe urmă a venit Macedoneanul prin secolul IV înaintea erei noastre, în secolul III î.e.n. aparţinând Bithyniei. Regele Nicomede le-a făcut capitala ţării-Aici şi-a găsit scăpare Hanibal după prăpădul Cartaginei în anul 148 Î.e.n. Bravul alpinist şi-a prevăzut locuinţa cu un labirint de galerii subterane, o adevărată vizuină, de unde să poată fugi în cazul unei urmăriri, spiritul latin înclinat spre geometrie şi autoritate nu prea suferă contradicţia şi. Născând catolicismul, a ajuns în virtutea acestor calităţi la Inchiziţie. Hanibal învăţase lecţia şi mormântul lui se găseşte la Gebze, localitate pe malul golfului. Pe urmă au venit goţii, pe urmă iarăşi perşii, pe urmă s-a înstăpânit imperiul roman şi Diocleţian a vrut să-şi mute capitala aici, era un prudent Diocleţian, de altfel o ştim asta din Istoria Românilor, pe urmă Constantin cel Mare se aşază la Constantinopole şi locurile devin bizantine. Îi arăt secundului ruinele din cărămidă şi simt cum secundul chiuleşte de la istorie, aşa că trec în galop peste epoca bizantină şi ajung la bătălia de la Malazgirt anul 1071 când Kutulmuşoglu Suleyman Şah vesteşte în Anatolia era otomană. Desigur tot cu sabia, conform bunelor tradiţii ale locului. Filăm deci spre Bursa, se pare construită la sugestia lui Hanibal făcută regelui Bithyniei, Prusias al II-lea, deci Hanibal nu se resemnează, locul are izvoare termale excelente şi este cunoscut ca atare în lumea veche care suferea de aceleaşi boli ea şi cea nouă. Aici a cedat Mithridate Eupator, regele Pontului, în faţa lui Lucullus, slăbind aripa stângă politică şi militară a lui Burebista, după cum Ariovist germanul i-a slăbit aripa dreaptă, cedând în faţa lui Caesar. Căzuse Vercingetorix în Galia, căzuse aliatul lui Burebista, Pempeius, Caesar îşi desenase planul lui de a-l lovi pe Burebista venind de la Est, adică dublând Pontul prin Asia Minor, Caucaz şi Stepa cumană, mă amestecasem în treburile timpului fiind anahoret la Sarmizegetusa, dar secundul nu mă crede şi cum harta nu indică niciun camping prin apropiere, până la Bursa mai sunt 60 de kilometri şi se lasă seara, regulamentul de bord prevăzând categoric că trebuie să fim campaţi la loc sigur cu două ore înainte de apusul soarelui, fac punctul şi constat că suntem la vest de Orhangazi, pe malul lacului interior Iznik Gölü. Lacul este o mare interioară veritabilă, lângă Iznik este un camping şi însuşi Iznikul nu este altceva decât ecumenica Nicea, care de fapt poartă numele soţiei multiubite a lui Lysimah, înainte de a se numi Nicea, numindu-se Antigonia. Cum în babord se deschide o şosea asfaltată care dublează coasta de nord a lacului, şerpuind printr-o câmpie acoperită cu biblice livezi de măslini, cum se văd munţii şi peisajul este edenic, hotărâm să rulăm spre Antigonia = Nicea = Iznik. Livezile de măslini amintesc *Cântarea Cântărilor,* vuiturile sălbatice coborâte din munţi, cântecul de harpă şi dragostea simplă.

Sub măslini este o pace serafică, verzuie, apa gâlgâie printre brazdele pe care cresc ardeii, se aude foşnetul trestiilor şi pe potecile de sub măslini trec femei cu văluri negre, cu şalvari şi iminei, călărind măgari clăpăugi şi înţelepţi. Într-o rarişte un han alb. O curte cu gard scund din piatră, umbrită de un măslin uriaş, flori şi Rasim. Hangiul. Întrebăm de camping. Rasim ne arată curtea, măslinii, livezile, lacul, cerul. Putem rămâne la el. Nu costă niciun ban, Rasim Demirtaş are trăsăturile aspre turcomane, este măsliniu şi posedă o bunăvoinţă universală. Mă consult cu secundul. Îi comunic conţinutul legii sacre a ospeţiei la musulmani. Rămânem. Trag maşina sub măslinul care domină curtea. Rasim are o soţie, Bembe. O fiică, Zehtane, căsătorită cu Ismet Polat, oare-l ajută la han. Hanul are o fântână unde Rasim ţine peşti vii. În faţă, livezile de măslini şi lacul. În spate coastele pline de smochini şi măslini, şi satul Çakirli Köyü. Întindem cortul. Operaţia banală sensibilizează întreaga familie. Acest „burda: i impresionant, albastru, cu două încăperi, stârneşte o admiraţie fără rezerve. Rasim este de-a dreptul fericit. Sub măslinul uriaş a răsărit un „Burda" albastru, înalt, în care se instalează paturi, masa şi fotoliile, aragazul şi celelalte obiecte de turism văzute în toate campingurile lumii şi ale Turciei. Femeile tăcute, ascunse în văluri, care trec pe măgăruşii lor, se opresc o clipă să asculte torentul verbal cu care le onorează ţi-asim. Rasim ne conduce la apă. Se aud motoraşele care hărnicesc la pompe. Valuri de apă cristalină curg pe şanţurile de irigaţie. Praful drumului este cretos şi adânc.

Măgăruşii trec la trap somnolent. Ne scăldăm copios în apa dulce a lacului. Apare învăţătorul satului. Cine şi când l-a anunţat? Seara încep amabilităţile. Întâi de toate hanul se umple de săteni veniţi pe jos, sau pe măgari să vadă „burda" şi perechea din *Rumania, romenii,* prietenii lui Rasim. Stela îi dă lui Bembe salam de Sibiu. Bembe ne aduce peşti fripţi. Stela îi dă lui Zehtane ceva bun din portbagaj, Zehtane vine cu măsline şi smochine atunci culese, dulci ca mierea. Gesturile sunt largi, exclamaţiile sonore, Rasim e fericit, locul se umple cu mese, la mese stau turci venerabili, cu bărbi albe sau fără bărbi, alături, tăcute, femeile în vălurile lor negre, spre stupefacţia ambelor părţi ne înţelegem prin semne, noi vorbim româneşte, ei turceşte, învăţătorul ştie o germană şubredă, la masa noastră vin decanii de vârstă, sunt interiorizaţi, meditativi, folosim farmacia portativă pentru o migrenă a socrului, îmi fac un dicţionar pentru uz imediat, măslinul se numeşte *zeitin,* smochinul, *ghemiş,* aflu că Ismet a fost soldat de curând şi a beneficiat de un glonţ care i-a şters bărbia în luptele cu grecii din Cipru, fanfaronada mea militară îşi declină gradul, maior, Ismet se umple de admiraţie şi admiraţia devine unanimă când le spun că am fost pilot de război. Vine noaptea alintându-şi aromele, hanul este plin, privilegiaţii (Rasim împarte aceste privilegii) vizitează cortul, gazdele noastre sunt atât de dăruite, atât de generoase în sărăcia lor lucie, au sufletul atât de larg, ne înconjoară cu atâta dragoste şi grijă, încât totul pare un vis. Văd stelele printre măslini, salamul de Sibiu se mănâncă tăiat felioare subţiri sub pergola de glicine de la şosea unde opresc camioanele plugarilor (şi Rasim are o autofurgonetă), bem din coniacul Metaxa din portbagaj călcând evident prescripţiile Profetului şi mă întreb de ce naiba ne-am tăiat reciproc cam din vremea primilor Basarabi, până la 1877, adică cinci veacuri pline, când de fapt Rasim nefanatizat

este un om de aur?! Cum pot să-l urăsc pe Rasim, cu toate că, făcând o sumă a celor cinci veacuri, lucrurile nu stau prea vesel! De ce n-aş mărturisi-o, că pretutindeni în Turcia ni s-a arătat o simpatie evidentă?! Şi că la Istanbul, vorbind româneşte pe stradă, nu o dată am fost opriţi de turci care-au copilărit în România antebelică? Şi acum noaptea, când se aucă glasurile acelea ţârâite în ierburi, când pămxnrul Anatoliel respiră paşnic, când oaspeţii tăcuţi ai hanului se întorc în satul lor după spectacolul serii care le-a pigmentat monotonia, ce altceva decât *Cântarea Cântărilor* se poate asculta sub măslinul uriaş printre crengile căruia trec umbrele acestor locuri, umbrele războinicilor şi ale înţelepţilor, acei Celebi trecuţi dincolo de aparenţe, la origina eternă a lucrurilor?…

În 24 august avem o etapă magnifică: Rasim-Bursa Karakabey-Bandirma (port) – Erdek port la Marmara în partea de sud a peninsulei cu acelaşi nume. Aflând că plecăm, Rasim îi cheamă pe Allah ca martor că a făcut tot ce i-a stat în putinţă să ne cinstească. Omul este atât de sincer mâhnit, se produce atâta zarvă în familie, încât ne dau lacrimile. Cum Zehtane arătase mult interes pentru sulimanurile secundului, cum secundul este un tip solar interpretându-se prin gest, la despărţirea cu lacrimi de ambele părţi, îi dăruieşte tinerei nu se ştie ce. Suntem cu motorul pornit, apăs pe acceleraţie, Zehtane ne face semne disperate să nu plecăm şi cu sufletul la gură se întoarce cu cel mai scump dar al inimii ei. O ramă de fotografii, unde era fotografia ei de nuntă, ramă de târg, din chibrituri, cu poleială de staniol, dar am spus, casa lor curată şi albă dintre măslini era foarte săracă şi rama aceea se lega de nunta ei, secundul o văzuse pusă la loc de cinste pe peretele gol, şi uite acum uitând istoria ne-am umanizat şi am plecat mut de emoţie din curtea prietenului meu Rasim Demirtaş din Çakirli Köyü, pe malul lacului Iznik. Apoi ne-am cufundat cu voluptate în timpul ciudat al Bursei, oraşul mătăsii, hoinărind într-o lume evident musulmană, mai aspră şi inhibată, cu gesturile controlate, cu universul interior abia perceptibil prin opacitatea misterioasă a retinei. Simt cum ceva foarte adânc din prea adâncul conştiinţei mele, ori din subconştient se ridică la nivelul percepţiei, legându-mă intim de stradelele întortocheate în pantă abruptă, pavate cu piatră de râu, de casele cocârjate de vechime, clădite în vechiul stil anatolian, acoperite cu olane roşii, de grădinile cu iasmin şi tamarişti, de cotigile trase de măgari, de Bazarul în care zac de-a valma obiectele de serie ştanţate nu fără poezie şi maldărele de vase vechi din aramă bătută; intrăm în butici străvechi, înnobilate de timp, în care descoperim gătelile din argint ale acelor *hatum* discrete, găteli regale, menite să împodobească frunţile şi pletele, să cadă pe sânii goi, să sublinieze gingăşia mijlocului şi nobleţea coapselor, descoperim arme albe în care meşterii şi-au îngropat zilele migălind arabescurile de pe lame şi gărzi, pumnale curbe şi hangere având înscrise cu aur versete din Coran, sau numele lui Allah, menit să taie vinele necredincioşilor, covoare de Şiraz, superbe covoare pline de poezie şi lene, ţesute pentru dragoste: ori austere covoare de rugăciune; ne aflăm în cea dintâi capitală a imperiului otoman oraş smuls bizantinilor de sultanul Orhan Gazi la 6 aprilie 1326, după un asediu de 11 ani. Există peşte tot la Bursa, imprimat în zidul citadelei, în caligrafia somptuoasă care decorează Ulu Çami – Moscheea mare – ori în paginile de aur ale Coranului scris de mână în anul 770 de la Hegiră

cu o artă uluitoare, în care caligrafia şi arabescul se transformă în vis, în marmura de un roz fluid şi în cea albă de puritate perfectă, cioplită cu o migală de miniaturist în Yeşil Çami – Moscheea Verde – unde faianţeria atinge limita incredibilului, combinând cu gest regesc albul, negrul, albastrul pur şi aurul într-un tot plin de majestate şi eleganţă. Există deci la Bursa un sentiment acut al timpului istoric. Nu numai pentru că sunt aici urmele lăsate în marmoră şi culoare ale teribilului Baiazid I Fulgerul, acel Yildârâm Bayezit care, avându-l pe Mircea drept adversar, îşi fixase ca obiectiv transformarea Ţării Româneşti în paşalâc, dar pentru că, stând lângă mormântul lui, în acel *„türbe”,* mausoleu simplu şi aspru, având pe cupole semiluna, conversând cu el cu tot respectul cuvenit unui mare războinic, unui împărat redutabil, nu pot să nu-i amintesc cât de fragilă şi perisabilă elte puterea, recunoscându-i însă meritul de a fi folosit-o şi pentru a se imortaliza, dincolo de faptă, în arta cea fără de moarte. Secundul este intrigat de multele lui *hatun* şi, mi se pare, insinuează că dovedesc mai mult zel decât o cere buna cuviinţă şi apetitul istoric. Tac înţelept, lăsând-o pe *hatun* a mea să-şi ascută unghiile şi-i fac conversaţie împăratului, plictisit să vadă oameni care mestecă gumă, sau femei care poartă la picior numere revoltător de mari şi cărora li se jupoaie nasul, când se ştie, piciorul mic şi glezna subţire…

— Să trecem la esenţial, căpitane, îmi spune împăratul şi-mi face teoria bătăliei de la Nicopole. Îi amintesc cu tot respectul că manevra prin care i-a lichidat pe cavalerii cuirasaţi ai Franţei şi Burgundiei, ai statelor germane aflaţi sub flamura unui Hohenzollern şi ai Angliei, a fost înfăptuită tot cu atâta măiestrie cu 175 de ani înainte, de către Batu, în marea campanie tătară din Europa, în bătălia de pe Sajo, când a fost zdrobită oştirea regelui ungur Bela IV şi însuşi regele a scăpat cu fuga, pierzând aproape şaizeci de mii de oşteni. Chesţiunea cu tătarii nu-ı face nicio plăcere şi aici am gafat, cum de obicei gafez când sunt în prezenţa puternicilor zilei, cărora unii din amicii mei le zic mari” y din lingăveală, confundând conştient noţiunile, în scopuri lucrative. Sigur că şi-a amintit de bătălia de la Ankara împotriva lui Timur Lenk pe care a pierdut-o dintr-o greşeală de manevră şi prea marea încredere în sine. Nu-ı amintesc că la 1394, aflat în apogeul gloriei, a fost bătut exemplar la Rovine de oştirea Ţării Româneşti, aflată în inferioritate numerică netă. Trec peste episodul stupid când Timur l-a vârât pe strălucirea sa împăratul lumilor într-o cuşcă, ori colivie cu gratii de fier, purtându-l după el cu un umor negru; şi mă gândesc la şansa pe care istoria a rezervat-o poporului nostru de două ori la interval de 181 de ani, prin sabia mongolilor veniţi din sălbatica Asie Centrală, care, lovind puternic feudalismul maghiar, i-a oprit expansiunea spre est şi sud de Carpaţi, ca şi forţa de izbire; făcând acelaşi lucru cu imperialismul otoman ajuns pe culmile puterii sale sub Baiazid; care de altfel avea schiţate pe agenda lui de lucru liniile directoare ale unui nou atac în forţă peste Dunăre şi transformarea Ţării Româneşti în paşalâc, înfrângerea de la Rovine rozându-l la măduvă, pe el, învingătorul coaliţiei balcanice de la Câmpia Mierlei, afirmat atunci ca un invincibil. Unde sunt fanaticele tale oşti, împărate? Mă cutremur numai rememorând filmul bătăliei de la Nicopole. Aici, în *„türbe”*, este o linişte prăfoasă şi secundul dă semne de plictis. Bursa stă agăţată pe terasele muntelui, sub lumina roşiatică pe care meşterii de

geniu ai acestor pământuri aride au transformat-o în faianţă şi reverie. Oare nu dorinţa lor puternică s-a convertit în veşnicie şi spaţiul atesta devine lăcaş de istorie pentru că fapta neconvertită în marmoră şi slovă, în culoare şi piatră… Plecăm din Bursa împotriva dorinţei secundului şi în ultimă instanţă împotriva propriei mele voinţe, singurul camping este în Apollonia şi vreau să dormim la malul mării. Aşa că rulăm peste terenul frământat, recunosc porturile Bandirma şi Erdek (asta înseamnă că secundul transcrie în blocnotes observaţiile recunoaşterii cam aşa: port, plajă, apă puţin adâncă la mal până la 5 cabluri, dig în partea de N. adăpost pentru vânturile de N.V. Se văd ambarcaţii mari, calce la digul de N. Punct de reper, grup de 8 blocuri tip acoperite cu ţiglă roşie, vopsite galben), campăm la ANI camping la sud de Erdek, sub pini, la malul golfului, observ că barca patronului este prost amarată, la ora 18,00 începe un vânt puternic, în rafale, de forţa 4 – 5 din S.V. marea se montează, barca legată scurt ambarcă apă, ne solidarizăm cei doi turişti aflaţi acolo şi o scoatem pe nisip, apoi, seara, am o discuţie largă cu patronul, inginer agronom, interesat de experienţa economică a României şi fascinat de politica ei. În 25 august dublăm strâmtoarea Dardanele şi văd într-o zi însorită de la uscat, ceea ce văzusem într-o zi cu ninsoare densă de la bordul lui *Mircea*; vizităm Canakkale şi ne asigurăm de programul ferry-boat-ului, ne lăsăm fermecaţi de sălbăticia peisajului, coaste abrupte, înalte, dominând cerul şi brusc, la capătul unei serpentine strânse, Egeea.

Este ceva nelalocul lui dacă te poţi îndrăgosti de o anumită mare. Este o dragoste veche, secretă, perversă, care mi-a torturat destule nopţi, acum aud vântul foşnind în pini, aud valurile lovind stâncile, apa este de lapis-lazuli translucid, cerul este altul, imens şi jos, rarefiat, solul arid tăiat de văi pline de stânci cântă la atingerea vântului, totul este legendă şi împietrire, apoi, Troia. Lumea este de acord că datorăm grecilor ideile fundamentale care stau la temeiurile civilizaţiei europene, îi precizez secundului accentuând delimitarea europeanului de universal, pe care unii zeloşi nu vor s-o accepte. Ei au fixat şi au dat conţinut noţiunii de patrie, ei au condensat obiceiul pământului în legi, au delimitat sfera artelor de a ştiinţei şi pe aceasta de a filosofiei; dar tot ei au fost întemeietorii intrigii politice şi, până la urmă, sătui de atâta geometrie şi echilibru, au pus în valoare anarhia. Alexandru văzuse tracii de la nord de Dunăre, pe cei mai viteji dintre ei, numiţi daci şi eram în escorta lui când a avut celebrul dialog cu Diogene, tolănit la soare, redat destul de fidel de Plutarh, fără hazul sec al filosofului care trândăvea la Corint. Ştim că a fost destul de viclean să nu insiste în a avea capul lui Demostene, după zvonul public cel mai mare orator al antichităţii orfan ruinat de proprii lui tutori şi pe deasupra şi bâlbâit, în care se vede că nimic nu este nou sub soare, cum spune Ecleziastul. Celebrele lui filipice nu i-au adus decât succese oratoriceşti, forţa, intriga şi rivalităţile intestine favorizându-l pe tatăl lui Alexandru. În 333 asistam la Corint cum delegaţii tuturor oraşelor-cetăţi l-au proclamat şef al coaliţiei greceşti, hotărâre de altfel liber consimţită după ce Alexandru răsese Teba de pe faţa pământului şi vânduse 30.000 de tebani ca sclavi. Mi-am dat seama de viclenia geniului său, care a reuşit să coalizeze Grecia, adică zecile de oraşe-cetăţi, fluturând sub nasul oamenilor ideea revanşardă care făgăduia victoria asupra Persiei. Aacelei Persii care îi

chinuise în războaiele medice, când Darius atinsese de jur împrejur numai deşertul şi când singura direcţie rentabilă rămăsese Asia Minor cu populaţia ei industrioasă şi dincole de Hellespont, bogăţia fără seamăn a cetăţilor greceşti. Trebuie să fi văzut deşertul Kara-Kum, să-ţi simţi sărurile din trup cristalizându-se pe buze, trebuie să fi stat în vântui urcat al Anatoliei, ca să înţelegi sensul migraţiilor şi fascinaţia Europei. Gurile rele spun că războiul Troiei a fost declanşat ca o ripostă a grecilor peninsulei, îmbogăţiţi de pe urma comerţului pe mare, dată grecilor continentali din Troia, care găseau pirateria drept o afacere cu totul mănoasă. Peninsularii n-au fost de acord să li se prade corăbiile, troienii care dispuneau de adăposturile insulelor unde stăteau la pândă n-au fost de acord să renunţe la sportul favorit şi de aici povestea trece de pe datele ei obiective, pe cele subiective, de care istoria este plină, începând cu Troia şi sfârşind cu Sarajevo. Piraţi fiind în timpul liber, sigur că Paris a răpit-o pe frumoasa Elena, chesţiunea este curentă şi normanzii o vor transforma în cap de operă a genului, pe urmă s-a amestecat rătăcitorul aed Homer şi gâlceava a devenit nemuritoare, depăşindu-şi limitele, atingând sublimul. Fără Homer rămânea o mică afacere pirateresacă. Cât despre distrugerea Troiei, în vremea aceea nu face excepţie de la întâmplarea obişnuită. Mai târziu, să zicem Ginghis-Han a ras de pe suprafaţa pământului oraşele înfloritoare ale Persiei, clădind turnuri din mii de capete. Bombardamentele celui de-al doilea război mondial numai la Hamburg au făcut 100.000 de victime, în centrul exploziilor realizându-se recordul de + 500°C, toate astea, din lipsa lui Homer trec abia băgate în seamă. Şnapanul astrolog Aristandru cu care aveam mereu dispute violente pe tema tălmăcirii viselor, nu că aş fi fost atât de ignorant încât să neg realitatea parapsihologiei; dar pentru că se transformase într-un lingău de curte odios, care, pentru a-şi satisface vanitatea şi a-şi asigura pe lângă Alexandru rolul de mentor al viitorului, îi tălmăcea toate visele prezicându-i cele mai uluitoare victorii, fără să se gândească o clipă la preţul acestora, la suferinţele ostaşilor, dar mai ales la tragedia celor învinşi. Pe vremea aceea nu se inventase umanismul şi nici cei doi părinţi ai existenţialismului francez, Camus şi Sartre nu făcuseră turul de forţă, unul plecând de la acordul critic cu lumea, să treacă prin absurd, divorţând radical de ea, ca în timpul războiului să ajungă la umanismul solidarităţii şi târziu, după război, să presimtă neliniştea eşecului, în timp ce al doilea să ajungă de la existenţialism la justificarea violenţei politice, după ce fusese rezistent la violenţa politică în timpul războiului; dar şnapanul de Aristandru nu-i cunoştea pe cei doi protagonişti ai existenţialismului, aşa că, după ce Alexandru a smucit-o brutal pe preoteasa de la Delphi aflându-se după tradiţie în zilele nefaste, şi a obligat-o să prezică destinul expediţiei din Asia, deci după această scenă istorică, astăzi taxată drept huliganism, fiind o zi cu multă umiditate, mai exact o dimineaţă umedă, lucru neobişnuit prin partea locului, statuia lui Orfeu cioplită în lemn de Cipru, aflată în cetatea Leibethra, s-a acoperit de rouă. Cum întotdeauna există un fel de pletoră lingavă pe lângă oamenii de forţă care inventează o mie de pretexte să se facă utilă, folosind persuasiunea, minciuna şi zvonul, băieţii aceia sătui doar prin osanale, acoperiţi de aur doar în virtutea spaimei lui Alexandru de a rămâne singur cu el însuşi (prefera să doarmă o noapte şi o zi când nu era cu

aceştia) au alergat la el, vestindu-i minunea. Orfeu cel din lemn asudă. Desigur spaima, pentru că, dacă n-ar exista spaima cu cele o mie de feţe hâde: spaima de sărăcie, spaima de foame, spaima socială, spaima de ultragiu public, spaima de spaimă, spaima de moarte, oameni ca Alexandru ar avea o rază de acţiune restrânsă; deci spaima, izvorând din ignoranţă, a umplut cetatea. Atunci şnapanul, făcându-se că cercetează astrele, a tălmăcit întâmplarea prin aceea că domnul său va săvârşi atâtea fapte eroice, încât muzicienii şi poeţii vor fi nevoiţi să cânte atât de mult aceste isprăvi, încât vor asuda necontenit. Aşa a scris şi Plutarh mai târziu, dar eu am auzit asta cu urechile mele şi i-am tras două palme sicofantului, palme care m-au costat cariera militară; dar care. Mai târziu, mi-au salvat viaţa. Deci, cu multe veacuri înainte ca H. Sehliemann (altă poveste miraculoasă), Dörpfeld şi Blegen să-şi vâre nasul în măruntaiele lui Novum Uium şi să găsească comorile lui Priam, eram acolo şi celebram cu Alexandru sacrificiile în onoarea lui Ahile, care dacă n-ar fi avut călcâiul fatal nu s-ar fi umanizat, rămânând printre nemuritori. Simbolul era cam fortuit, voia să însemne coaliţia grecilor contra asiaticilor, operaţiunea o cunoaşteţi tot de la Plutarh, singurul om raţional dintre biografii lui, probabil din pricină că nu aştepta de la Alexandru răsplata ostenelii sale, i-am adus uleiul curat cu care trebuia să ungă coloana de pe monumentul lui Ahile şi atunci, lângă templul Minervei, am văzut o femeie, în peplum, cu braţele şi spatele gol, având carnea albă, irizată şi o coamă de păr arămiu, cu reflexe de aur, fluturată de vânt, care privea nemişcată spre câmpia roditoare dintre Troia şi Mare. Nu era Elena, era de fapt secundul, care, scos din cotidian, asimilase ceva din misterul fascinant al acestor ruine, se identificase cu timpul lor fără timp, cu peisajul arid al ruinelor fabuloase, cu vântul uscat şi fierbinte care biciuia smochinii şi ierburile şi. Stejarii uriaşi, femeia izolată între bolovanii venerabili intuise ceea ce eu ştiam şcolăreşte, privirea ei căzuse în timp şi o gelozie secretă m-a făcut să-i tulbur reveria şi s-o urc în calul troian, figură insolită între ruine, prin ferestruicile de tragere ale căruia se poate vedea peisajul rupestra şi marea de azurit, totul într-o uitare arhaică, dacă n-ar fi vântul sălbatic care însufleţeşte legendele.

Autorităţile au instituit preţuri pentru parcările de lângă monumente, pe lângă preţurile percepute la intrarea în incinta monumentelor istorice, lucru este înveselitor şi un echipaj care vorbeşte româneşte o şterge englezeşte când nu aude vorbind aceeaşi limbă, lăsându-ne sideraţi. De ce?

Trecem Granycus, peisajul cu sate rare, case scunde, din chirpici, dar cu gospodari având în loc de caii care le-au adus gloria de soldaţi, tractoare mici, cu remorci, cu posturi de *„Jandarma”* şi jandarmi îmbrăcaţi „à la americaine”, purtând, „Colturi 45”, ori puşti automate, cu soarele lichefiat, apoi serpentine, adevărate viraje de luptă aruncate când peste un umăr, când peste celălalt, cu pini umbroşi, cu umbra cărămizie şi răcoarea mirosind a smirnă şi spre seară, coborârea spre Egeea între apele căreia se vede ca un abur străveziu insula Lesbos.

Totul aici îndeamnă la dragoste şi ridicarea cortului la camping „Zeus”, chiar lângă mare, sub un măslin seamănă cu jertfa adusă zeiţei Cotis.

Ca să salvezi, *„justate nuptiae”* de la căderea în rutină şi plictis este nevoie ca imaginaţia şi poezia să alcătuiască o conjuraţie secretă, îmi spun ascultând

foşnetul valurilor şi al vântului, susurul frunzelor de măslin şi zgomotul uşor pe care-l face lumina lunii poaeind marea. Oricum, Egeea este o mare făcută pentru navigaţia cu vele. Ne aflăm pe coasta lui Edremit Korfezi, deci a golfului Edremit închis spre vest de insula Lesbos, intrat mult în uscat, presărat cu campinguri şi, a se nota, cu funduri mici până la un cablu şi jumătate de la coastă. Suntem la sud de Bitrhaniye şi carturile au devenit o obişnuinţă plăcută. În timpul marşului secundul ţine la îndemână termosul cu limonadă în care a stors câteva lămâi şi sandvişurile care se consumă din mers, aşa că 350 – 400 km se pot parcurge comod, atunci când itinerariul o cere. În 26 august spre orele 11.00 suntem la Bergama-Pergam, un târg turcesc vârât sub coasta munţilor, vegheat de Acropole şi munţii Taurus, sub un cer alburiu străbătut de vântul fierbinte care se duce spre mare, venind din munţii uriaşi, stâncoşi, acoperiţi de o crustă roşietică. Suntem aproape de Izmir, vechea Smirnă, în inima teritoriilor ioniene aşezate în lungul coastei, dincolo de care, spre centrul Asiei Minor, se întindea imperiul persan. Am o senzaţie stranie. De dedublare ar fi puţin spus. Stând în vântul fierbinte care biciuie ierburile la Asclepieion, am senzaţia că retrăiesc un timp cunoscut şi familiar, uitat undeva în straturile adânci ale subconştientului şi că acel timp cunoscut şi familiar regăsindu-şi nişte repere materiale care-l sensibilizează, un catalizator; vântul fierbinte mirosind a piatră încinsă, un nucleu de aglutinare: memoria locurilor pe care o port nu ca pe un bagaj mort, ci ca pe un nucleu dinamic şi proteic, deci acel timp cunoscut printr-o experienţă directă devine dominant, estompând timpul prezent, de fapt este doar o mutaţie de timpi gramaticali, pentru că realitatea locurilor ţine de timpul pietrei cioplite, aşezate după arhitectura unei idei, ea însăşi veşnică prin repetare. Deci intru pe sub portalul pe care scrie*, în numele zeilor, intrarea morţii este interzisă",* lăsând afară negustorii de artizanat şi chioşcurile unde se vând ilustrate, răcoritoare şi ţesături locale, frecventate pe lângă automobilişti, de călăreţi turci, neavând nimic din fastul de odinioară şi desigur de polonezi. Nu există camping, drum, sau oraş turcesc în care să nu fi întâlnit turişti polonezi. Deci intru în această fundaţie medicală unde arta vine în ajutorul sugestiei şi al tratamentului balnear, mişcându-mă lejer într-o lume arhicunoscută, logică şi plină de optimismul luminii. Alei pardosite cu marmoră, mărginite de colonade, conduc la căzile uriaşe, din piatră sculptată, în care apa tămăduitoare este adusă prin conducte de lut ars, locuri de plajă, apoi subsolul templului Telesphorei cu tunelul subteran secret unde sub influenta drogurilor se visau visele care indicau numele remediului necesar vindecării, locurile unde se practica sugestia, biblioteca şi la porticul de nord, amfiteatrul, cu cele 4.500 de locuri, care, restaurant, serveşte şi astăzi pentru reprezentaţiile date la sfârşitul lui mai, în cadrul unui festival. Remediile sunt preparate din plante. Linişte, sugestie, băi termale, bibliotecă, teatru, leacuri naturale, temple, statui, colonade, cer sudic şi, în fundal, munţii. Trepanaţia pe creier şi operaţia de cancer al sânului, lucruri cunoscute şi practicate cu iscusinţă. Cine mai poate confunda astăzi timpul biologiei sociale, cu timpul galactic, ori al biologiei vegetale, când aflăm în pustie arbori având 20 de secole, numai pentru că dintre rădăcinile lor izvorăsc apele unor izvoare? Avusesem discuţia asta. Cu Danielida, la Efes, într-o altă experienţă

nautică pe care am intitulat-o *Ţara Făgăduinţei,* catalogată drept roman ştiinţificofantastic, ceea ce este neîndoios o exagerare. Când comandantul cetăţii Pergam s-a răsculat prin 283 î.e.n. (această abreviere laică şi antimistică de fapt certifică existenţa lui Iisus în lumea religiilor şi a civilizaţiilor), deci când s-a răsculat Philetere şi a pus bazele regatului Pergamului şi a dinastiei Attalizilor, el a înţeles că răscoala se justifică numai în măsura în care ameliorează condiţia umană. Attalizii şi-au motivat gestul, construind Acropie la est de Pergam, pe vârful sălbatic al unui contrafort izolat al munţilor Taurus, care se urcă cu viteza a doua pe un drum îngust, asfaltat şi cu ochii cât ai melcului, pentru că şoferii turci conduc diabolic şi la fiecare curbă de 180° te trezeşti în faţa unui autocar plin de turişti, care opreşte la un metru de botul maşinii tale, trebuie să faci manevre, să-ţi găseşti un refugiu lângă pinii care mărginesc prăpastia, dar urcuşul merită osteneala pentru că, printr-o osmoză stranie, cerul din ce în ce mai larg şi peisajul din ce în ce mai arid, lucrează asupra ta, apropiindu-te de Homer. Nu este o metaforă, este un fapt consemnat cât se poate de prozaic în blocnotes. Înainte de a ataca panta semănată la început cu jovialele case turceşti colorate viu, desigur ai făcut o haltă la „basilică", una din cele mai enorme ruine de biserică rămase în Anatolia, din cărămidă roşie, cu bolţi gigantice şi dacă te laşi fascinat de meditaţie la ruine, modă cu totul romantică, atunci secundul se face nevăzut într-o butică vârâtă într-un colţ plin de poezie, o butică mirosind a covoare şi aramă, de unde se întoarce triumfător cu o găteală ca o diademă, pe care a scos-o la sfert de preţ; dar care, vai, este departe de a fi vechitura din argint râvnită, aşa că cel câştigat este tot negustorul, vechii greci tot negustori au fost, şi ajunşi sus, la parcajul de pe Acropole, în vântul mirosind a răşină, vei întâlni altarul lui Zeus acoperit cu sculpturi sacre şi rămase în piatră, urmele civilizaţiilor romană şi bizantină suprapuse peste cea grecească. Attalizii au construit aici o bibliotecă, dotând-o cu peste două sute de mii de manuscrise, dorite mai târziu de Cleopatra şi dăruite ei de către Antoniu, care în afară de faptul că – ştia foarte bine să-şi mânuiască *gladiu*-ul personal şi legiunile, n-a avut niciun merit la alcătuirea acestei biblioteci uriaşe. Arheologii turci au instalat aici un atelier vast unde se reconstituie Acropole. Meşteri pietrari cu ştiinţa venindu-le din epoca de glorie a artei otomane cioplesc în piatră figurile de pe vechile altare şi ziduri, folosind aceleaşi unelte: dalta şi ciocanul. Ceva s-a schimbat în fatalismul care a lăsat vântul şi uitarea să erodeze aşezările antichităţii. Turcia contemporană şi-a înţeles rolul de custode al unuia din cele mai fabuloase muzee ale umanităţii şi, încă timid, încearcă să aducă o compensaţie acelui timp al uitării.

Dintotdeauna am văzut munţii Taurus închizând orizontul, cu văile sfredelite adânc prin care veneau caravanele de la Iconium şi Moşul, ori cele care la Gaziantep preluau ceea ce dahabiehurile aduseseră pe Eufrat, de la Bagdad. Aici, ca şi la Efes, am cunsultat textele din *Materia medica* scrisă de Rufus din Efes, tratatele dedicate dăunătorilor culturilor, apiculturii şi zootehniei, ca şi *Istoria animalelor* a lui Aristotel. Găsisem la Efes o mineralogie scrisă în arabă; dar asta este o cu totul altă poveste, legată de Danielida, secundul s-a căţărat pe ruinele palatului regal, este o impietate, un fel de les-majestate, îl cobor de acolo şi, luându-mi ziua bună de la meşterii pietrari, rulăm pe drumul fabulos al Smirnei, acel

Izmir pe care l-am fixat ca punct terminus al croazierei cu *„Hai-Hui 2”.* Automobilistul ca şi velistul sunt favorizaţi de zei pe aceste meleaguri care, mai ales în epoca ionienilor, în cea romană şi bizantină, ca şi în cea otomană, au cunoscut o dezvoltare accentuată a turismului de toate genurile: de la cel militar, la cel comercial, de la cel ideologic, la cel artistic; de la cel religios, la cel antireâigios, ca şi turismul secret, sau mai puţin secret al confreriilor de toate sorturile, acestea din urmă emanând mai ales de la Efes. Caravansaraiurile au rămas în centrele oraşelor, campingurile şi mocampurile (motel şi camping) stau unele lângă altele pe coastă mai ales şi nu numai cele publicate în luxoasele şi fastuoasele prospecte ale Ministerului Turismului şi Informaţiilor ca acel *Turkey 1977 Hotels, Campings* care se distribuie gratuit, ci alte zeci, născute din iniţiativa particulară, unde găseşti loc de cort, apă curentă, instalaţii sanitare tradiţionale şi totdeauna un frigider al proprietarului cu apă minerală şi bere rece. Deci coborâm spre Sud, ceva mai repede clocit, apostolul Pavel, trecând prin Elaea, Grynia, pe lângă Cyme şi Foca, de fapt prin Zeytindag, Airaba şi Menemen, ca să debuşăm pe o autostradă suprasaturată de autovehicule deasupra golfului Izmir, având în stânga munţii şi în dreapta marea. Apar palmierii. Apar industriile, se pare că Izmirul este pe acelaşi loc doi cu Istanbulul în materie de industrii, apar docurile şi cheurile portului comercial la care stau cargouri şi două prea-frumoase şi albe nave de pasageri, care-mi amintesc croaziera atlantică, muntele Kadifekale îşi ridică pantele dulci spre continent, pe vremea lui Honier muntele se numea Pagos, apoi, după ce încurc intrarea şi mă feresc de abordajele mereu posibile, debuşez pe Karşivaka, adică pe cheu, care ca în toate porturile adevărate ale lumii este mărginit de o promenadă, promenada de o stradă paralelă cu cheul şi marea, apoi vine un trotuar cu palmieri şi cafenele şi o mie de prăvălii fabuloase, practicate la parterul unor blocuri moderne, tot cheul este dominat de blocuri, expresie a industrializării, apoi fereşti arabalele cu cai gătiţi spectaculos, acele trăsuri cu polog decorate cu alămuri strălucitoare, dai peste ursari echipaţi aidoma zlătarilor, pe trotuar sunt mese, pe cheu sunt mese şi consumatori, clima este tipic mediteraneeană, spune cartea, adică te deshidratezi vizibil şi cu răbdare îngerească, dibăcie la volan şi frână, dublezi golful Izmir, dai onorul la Amiralitate, ieşi într-o periferie pitorească având mereu marea în tribord, nişte pseudocampinguri improvizate între dune, sub vânt, nu te laşi tentat, peste tot sunt dughene în care se vând mormane de fructe şi de zarzavaturi, peste tot se construieşte, automobilul înlocuieşte calul cu o pasiune mereu nestinsă pentru viteză şi voltijă, şi scăpat teafăr, rulând pe şoseaua către Ceşme, la capătul peninsulei, având vis-à-vis insula Chios, ajungi la *B. P. Kervansaray Mocamp, Inciralti,* la 12 km de Izmir, cu staţie de benzină, barieră, palmieri, o clădire modernă cu restaurant, bar, duşuri, bucătărie pentru turiştii care-şi folosesc aragazele, unde te instalezi printre corturile polonezilor, italienilor, germanilor, francezilor şi altor naţionalităţi care, în timpul cruciadelor, transpirând abundent sub zale, au cucerit Ieruşalimul, altă nebunie a europenilor, dar mă rog… Suntem la Smirna şi aici, orice-am zice, Homer este înregistrat la toate birourile de stare civilă. Chiulim în Izmir. Izmirul otoman, clasic, stă în poalele muntelui. Cu străduţe înguste, cotite, cu sutele de magazine obscure, cu bazarul şi moscheile

lui, cu nebunia aurului lucrat în toate chipurile, expus în vitrine strălucitoare, cu pielăriile şi blănăriile, cu pescăriile şi mormanele de fructe exotice, cu negustorii care strigă, cu clienţii care se tocmesc, cu turcoaice în port tradiţional şi turci venerabili, cu vânzătorii ambulanţi de apă, ori de ceai, cu salepgii şi bragagii, o lume colorată viu, mereu în mişcare, mereu vânzând şi cumpărând – iarăşi grămezile de căldări de aramă şi vasele de cult; apoi Izmirul modern cu scuaruri largi, cu nelipsita statuie a lui Mustafa Kemal care i-a alungat de aici pe Aliaţi în 1922 (se instalaseră în 1919), cu cartierele de vile şi palmieri, cu antrepozite şi hoteluri, cu baruri de noapte şi cinematografe; apoi cheul, el însuşi fabulos, plin de lentoare şi marea peste care suflă acelaşi vânt puternic de la coastă, tivită de spuma berbecilor şi cheurile la care se încarcă şi deseară mărfuri din calce vechi, vopsite în albastru şi portocaliu, cu locuri tihnite de ancoraj, escală ideală pentru navigatorul cu vele. Este cazul să-mi fac „punctul". Este cert că în Egee navigatorul beneficiază zilnic de vântul de la uscat, căruia turcii îi spun îmbăt, grecii Meltemi. Este un vânt puternic, harnic, cu o creştere constantă în intensitate, cu rafale în apropierea munţilor şi spune *Cartea Pilot,* lângă insule.

În gura văilor. Regimul iahturilor este liber, cu condiţia să nu faci arheologie submarină şi să-ţi însuşeşti comorile care zac pe fundurile prea puţin adânci şi să nu execuţi volte între insulele greceşti şi porturile turceşti, aici intervine starea de tensiune dintre cele două ţări, avertismentul autorităţilor prevăzând că, dacă iahtul nu se supune acestei recomandări, poate fi confiscat. Misiunea mea de *skipper* prevăzător este împlinită. Atât Marea Marmara, cât şi coasta cgeeană a Turciei sunt locuri ideale de turism nautic, cu condiţia ca navigatorul să ţină cont de adâncimile mici de la coastă, să folosească golfurile sondând şi să-şi regleze regimul de marş după orarul cotidian al vântului. Pergamul se regăseşte uşor în solitudinea austeră în care se aude doar vântul. Smirna se regăseşte greu, chiar dacă urci la citadelă, sau la Acropole, unde se găseşte mormântul regelui Tantal. Nici urmele eolienilor, nici cele ale ionienilor, nici cele ale aedului, nici recunoştinţa lui Alexandru Macedonul, care i-a ordonat lui Lysimach să reconstruiască oraşul fidel lui, nici urmele Tomanilor nu sunt aici grăitoare. Smirna bizantină, loc al persecuţiilor religioase, cu una din cele 7 biserici ale Apocalipsului, cu sectele ei radicale, cu procesiunile şi crimele ei, cu femeile fi curtezanele, cu episcopii şi arhimandriţii, este trecută aici în uitare. Cucerirea lui Celebi Sultan Mehmet la 1415 a şters toate urmele nu prin distrugere, ci prin construcţie. Izmirul contemporan este o metropolă otomană prin harul constructorilor lui. Ne place Izmirul. Hoinărim câteva zile, liberi de noi înşine, ne scăldăm în valurile puternice, toată coasta spre sud nu este decât grădină şi plajă, apoi ne strângem cortul şi coborâm la Efes. Adică în mit. Adică în realitatea perenă. Efesul este legat direct şi indirect de navigaţia cu vele. Întâi, că până la Alexandru şi Lysimach a fost port la Egeea, într-un golf plin de poezie la poalele munţilor Pion şi Solmissos. S-a întâmplat cu Efesul ceea ce s-a întâmplat cu foarte multe cetăţiporturi ioniene de pe coasta sudică a Anatoliei, lucru din nou legat de navigaţia cu vele. Râurile la gura cărora au fost clădite au adus aluviuni din munţi, umplând golfurile cu nisip, bălţi şi mărăcinişuri. Aceste aluviuni fac astăzi întinsuri periculoase în jurul coastei,

îndepărtând vechile porturi de mare, aşa cum s-a întâmplat cu Troia şi Efesul. Lysimach a fost nevoit să strămute vechiul Efes ionian cu doi kilometri şi jumătate în interior, între versanţii munţilor Pion şi Biibulda. Nu-mi reamintesc de drumul Izmir Efes lăudat de colegul meu Toma George Maiorescu, drumeţ vajnic, care-mi dăduse amănunte preţioase la plecare, drum care stă sub seninul fabulosului. Nu vorbesc despre escalada munţilor, de la nivelul mării spre vârfuri, pe serpentine abrupte, în prăpăstiile cărora zac carcasele ruginite ale automobilelor, precum în deşert scheletele cămilelor. Nici de lumina sacră din pădurile de pini, nici de apariţia caravanelor de cămile, nici de uitarea elegiacă în care plutesc platourile de pe care, printre pini, se vede Egeea, nici de văile cu tamarişti şerpuind printre munţi năprasnici, pustii, însemnaţi ici, colo cu ruinele forţăreţelor, nici de sentimentul acut al reversibilităţii timpului, ca şi când fiecare kilometru parcurs ar avea corespondent în timp o întoarcere cu un secol spre epoca de aur. Nu vorbesc de vântul opărit, de pustietate, de sentimentul copleşitor al măreţiei în sălbăticia primordială, cu toate că turcii contemporani taie munţii legându-i prin autostrăzi, aici, ca şi în Venezuela, transportul fiind preponderent auto. Evit rememorarea acelor momente rutiere pline de picanterie, când, angajat într-o buclă a serpentinei, în urcare de cel puţin 60°, văd prăbuşindu-se asupra noastră un autocamion-tren, pe care-l depăşeşte dement un microbuz „Ford", de altfel cărăuşul cel mai frecvent dintre localităţi, mie rămânându-mi alternativa de a alege între atacul frontal, sau saltul în prăpastie. Microbuzul accelerează, autocamionul îmi face loc presându-mă necuviincios dincolo de carosabil, dar, mă rog, riscurile turismului auto, parcă mai dense decât cele ale turismului nautic, care, printr-o asociere bizară, mai ales că rulăm pe fundul unei văi biblice spre Selcuk, localitatea care precede Efesul, îmi actualizează excursia pedestră a celor „zece mii", povestită de Xenophon, participant activ şi cap de coloană. Cyrus, satrapul Asiei Minor îşi angajează „zece mii" de războinici greci, în intenţia totdeauna fraternă de a-l răsturna din tronul lui de Mare rege şi Rege al regilor, pe propriul lui frate, obicei cunoscut oriunde puterea este singura şi ultima raţiune, cu alte cuvinte cam peste tot în istorie şi la noi aşijderea, de unde probabil: „aveţi-vă ca fraţii". Lupta are loc la Cunaxa, lângă Eufrat. Cyrus este ucis cu arma în mână, biruitori fiind însă „Cei zece mii" de mercenari, care se văd învingători, într-o ţară ostilă, fără cel în slujba căruia se puseseră, fără baze de aprovizionare, la mii de kilometri depărtare de Hellespont. Xenophon ia comanda, le spune că singura şansă de supravieţuire este să mărşăluiască spre Pontul Euxin, drumul cel mai scurt (nu ştiu dacă era iniţiat în navigaţia ortodromică) şi „Cei zece mii", demni de o epopee cu nimic mai prejos decât *Odiseea,* străbat distanţa de la Cunaxa la ţărmurile Pontului în 15 luni, umblând 6.400 de kilometri de munţi, de arşiţă, de iarnă cumplită, de foame, de mizerie şi greutăţi inumane. Dar erau „Zece mii" de oameni hotărâţi să moară, sau să învingă. Şi atunci mă întreb dacă este posibilă moartea romanului numit de criticii contemporani „roman tradiţional", adică acel roman care beneficiază de „superstiţii arhaice", cum le numeşte un brav critic francez, adică: personajele, intriga, naraţiunea şi despre care acelaşi clamează trimiterea lui la eşafod. Mai tare decât criticul cu pricina au clamat Nathalie Sarraute şi Robbe-Grillet, neliniştiţi de conservatorismul publicului, care, probabil, face

deosebirea între moda vestimentară şi moda literară, mai ales atunci când viaţa îl confruntă cu probleme limită, vrând să-şi descifreze epoca şi condiţia, să-şi creeze o perspectivă, să-şi răspundă la întrebări care-i torturează conştiinţa şi atunci, desigur, refuză exerciţiul tulbure şi bâlbâiala, preferând cărţile care pun în valoare tocmai esenţa a ceea ce este nou şi greu perceptibil în cotidian. Dacă Homerus ar fi fost suprarealist, pierdeam zorii istoriei şi cugetării umane, ceea ce, să recunoaştem, era ireparabil, mai ales pentru velişti şi cei care sunt interesaţi în navigaţia din Egee. Fiind realist şi pătruns de sensul temporalului, având harul amănuntului Semnificativ şi cam toate calităţile pe care le cere estetica realistă unui creator, aedul ne-a lăsat o sinteză a experienţei de viaţă a epocii lui şi în materie de navigaţie cu vele, această experienţă este de două ori preţioasă: pentru că vorbeşte de tehnica propriu-zisă a navigaţiei şi a construcţiei, ca şi de condiţiile climaterice şi meteo ale arealului în cauză. Acelaşi lucru se întâmplă cu *Faptele apostolilor,* unde călătoria lui Pavel, în chip de arestat, călătorie pe mare de la Adramit la Roma, este un îndreptar marinăresc de prima mână. Care, în afară de condiţiile meteo, vânturi dominante, escale, adăposturi în caz de nevoie, are subcapitole cu toiul interesante legate de manevrele de ţinere la capă, de fugă cu vântul şi marea din pupa, de apropiere noaptea de pământ necunoscut, de manevra ancorelor şi manevra în caz de eşuare. Lăsând criticii să ucidă în fiecare an porţia lor de literatură realistă şi luând din Homerus şi excursiile lui Pavel şi ceea ce ţine de „ad liiteram", iată-ne pătrunzând dincolo de Selcuk sub lumina lirică de sub plopii uriaşi care conduce panglica de asfalt la Efes. Notez că un personaj esenţial al lumii acesteia este lumina. Nu numai pentru că se îmbogăţeşte subtil cu nuanţele pe care le reflectă solul când cărămiziu, când cretos, când roşu; nu numai că în această pastă translucidă se amestecă aruriiul reflectat de Egeea; nu numai pentru că, printr-o alchimie secretă, lumina de aici încorporează istoria; nu numai că toate acestea împreună dau luminii de la Trăia şi Fergam, de la Smirna şi Efes rezonanţe pline de mister şi o infinită pace care se filtrează în conştiinţă făcând-o să aspire la echilibru; dar pentru că, sub imperiul ei, lucrurile şi formele au ciudatul har de a reveni la ele însile, redevenind simbolul care i-au definit pe propriii lor creatori. Aşa că nu este de mirare când, ajungând la poalele muntelui Pion, după ce-am fost adus la ascultare de poliţistul cu pistolul „Colt 45", adică chemat să parchez contra cost şi după ce ne-am răzleţit de grupurile de turişti anglovest-germane, am nimerit direct pe Calea Arcadiană şi am coborât spre vechiul port şi spre Thermo. Aici îmi verific riguros teoria despre ceea ce în general şi cam didactic se numeşte roman istoric. Desigur, fără nicio pretenţie de generalizare. De fapt îmi verific metoda de lucru şi principiile de la care decurge. Este absolut fascinant să fi scris despre Efesul bizantin şi aşa, dintr-odată, la capătul unui periplu auto justificat de prudenţă, să te trezeşti în plin Efes ca la tine acasă şi să-ţi retrăieşti aventura, deosebind greu limita care desparte realul de ireal. Dacă este adevărat pentru mine însumi că un roman istoric este de fapt orice roman care are în atenţie structurile sociale, dinamica lor într-o epocă de detentă revoluţionară; ori de afirmare a idealurilor fundamentale care realizează conştiinţa de sine radicalizată de marile accidente ale istoriei, adică conştiinţa unităţii şi a independenţei, ultragiată de

contestarea ei, necesitatea supravieţuirii materiale şi spirituale, etnice şi. Social-politice atunci când invazia, sau tutela prin forţă încearcă dislocarea specificului naţional şi înlocuirea lui cu germeni ai deznaţionalizării – să zicem Aragon întors la naţional, ca la sursa primordială şi definitorie a artei, drept răspuns la invazia Franţei, sau Malraux, în ultimă instanţă aventura interioară a lui Camus, fac referire la ei, pentru că procesul lor este exemplar – atunci iarăşi rămâne un adevăr de necontestat pentru mine însumi că romanul istoric este o structura proteică, care tinde spre tonalitate, încorporând o epocă, mergând la sinteza ei dinamică, punând în ecuaţie interdependenţa mase-personalitate, respectând cu toate consecinţele numai adevărul necontrafăcut pentru uz conjunctural, urmărind tendinţele dinamicii interioare ale dezvoltării, contradicţiile dintre clase, ideologia şi arta, ştiinţa şi filosofia care exprimă structurile societăţii, obligându-mă la a face un foarte exact punct de staţie de unde apreciez evenimentul şi acest punct este unul angajat, desigur subiectiv sub raportul interpretării – dacă toate acestea şi încă o mie de altele sunt adevărate, atunci se impune cu necesitate legică ceea ce se numeşte cu un cuvânt demonetizat: documentarea. Adică studiul. Adică însumarea unei asemenea cantităţi de informaţii, încât epoca şi oamenii ei să fie recreată şi recreaţi, într-un desen perfect veridic şi dacă este posibil, pe traiectorii care corespund în punctele lor nodale adevărului istoric, răspunzând la aceste intersecţii ale destinului individual şi colectiv cu direcţiile pe care le deschide istoria, întrebărilor fireşti, nesofisticate, pe care omul şi le-a pus dintotdeauna pe pământ. De aici decurge obsesia mea pentru fişe. Fişe ca la Interpol. Începând cu personajele care-au ţinut avanscena epocii, până la cele de arhitectură şi unelte. Fişe de cheltuieli la banchete (aflăm ce mâncau şi, aflând ce mâncau, aflăm ce plante şi graminee se cultivau; care era starea legumiculturii, pomiculturii şi creşterii animalelor, nivelul comerţului internaţional. şi zonal, ca şi mercurialul pieţii). Fişe ale foilor dotale, fişe de corespondenţă diplomatică secretă său nesecretă, ale mărturisirilor făcute sub tortură, ale cancelariilor diplomatice, de corespondenţă comercială, savantă, amoroasă, mă rog, de folclor, de erezii, de inventar al bibliotecilor epocii, de costume şi obiceiuri, de armament şi tactică, de medicină şi astrologie (de aici scandalul cu şnapanul de Aristandru, astrologul Macedoneanului), de ierburi şi minerale şi de tot ce se mai poate închipui pe lângă. Se întâmplă ca aceste fişe trudite ani îndelungi să mă încorporeze după nişte legi fireşti şi împreună să alcătuim un univers, straniu, de sine stătător, perfect delimitat de cotidian. Un univers primar în stare de nebuloasă activă, care atinge nu ştiu ce zone ale subconştientului, unde se produce un scurteircuit al tuturor acestor elemente aparent eterogene, arhivistice şi arheologice. Acestea intră în corelaţia activă cu experienţa de viaţă şi ele între ele, totul selectându-se după un principiu greu sesizabil al esenţializării şi cu timpul devin o structură omogenă, clară, vie a unei epoci, sau a unui microunivers social. Până aici a fost purgatoriul. Răbdarea, nervii, coloana vertebrală, ochii, totul a trecut sub imperiul necruţător al. Voinţei care, cu obstinaţia satrapului ordonă: – încă! încă un tom de fişat, a apărut o nouă colecţie de documente, s-a semnalat aiurea o nouă ipoteză. De aici încolo începe o eră a voluptăţii. Trăieşti într-o anume stare de spirit, mutaţii stranii te identifică epocii, eşti

contemporan ei 9! în acelaşi timp o stăpâneşti dincolo de limitele fireşti, timp Îl se anulează, spaţiile de asemenea, universul şi-a dat *rendez-vous* la masa ta de lucru, aşa că nu este de mirare când, luând-o de mână pe Danielida (poartă acelaşi himation decent doar în aparenţă, care-i lasă gol gâtul rafaelit şi umerii goi şi spatele, a luat obiceiul persanelor de a-şi lăcui unghiile şi a-şi sublinia conturul ochilor şi-al buzelor), deci luând-o de mână, o duc spre Therme, pentru a face loc procesiunii care-l aduce pe Manuelos să controleze locul unde se varsă canalele de sub Calea Arcadiană. Vechiul meu amic Manuelos care păstrează fastul despoţilor orientali într-o epocă turbionară, plină de contradicţii violente, care crede cu obstinaţie că simpla lui apariţie în public rezolvă cele mai ascuţite conflicte sociale, încercând să se autozeifice fără să realizeze ridicolul situaţiei lui de satrap bizantin într-o satrapie din marginea imperiului, când numai la cinci zile de mers călare stau gata de luptă oştile musulmane, fanatizate de proaspătul lor proroc, pe când creştinismul incipient este el însuşi neunitar, scindat de interese contrare. O salt pe Danielida pe una din băncile de marmoră, unda doi soldaţi jucaseră zaruri şi-l aud pe unul din guriştii satrapului strigând:

— Trăiască binefăcătorul nostru, Manuelos!

Îi răspunde un glas gâfâit:

— Trăieşte pentru sine şi banda lui Fotie, lingăule!

Vin din Agora. Iarăşi a scumpit smirna şi tămâia.

— Mirina, păgân înrăit!

— Fotie, codoşul lui Manuelos.

Busculadă, ţipete, apar cei din gardă, strigăte întârâtate:

— L-aţi detronat pe Zeus, pentru Iisus!

— Ce ne-a adus acest Iisus?

Fântâni arteziene, boschete de palmieri, Manuelos cu arhitecţii şi curtea, colonadele din marmoră în care se resoarbe lumina, gărzile purtând lănci şi săbii drepte, un fel de combinaţie între săbiile purtate de soldaţii războaielor medice şi handjarul turc., având pe cap căşti nici beoţiene, nici de tipul cassius-ului roman, se vede teatrul început de Claudius în 48 – şi terminat de Traian după înfrângerea lui Decobal, prin 110, cu cele 66 de rânduri săpate în semicerc pe coasta abruptă a muntelui, cu exact 24.500 de locuri, scenă turnantă, cabine pentru actori, acum plin de o mulţime care nu se ştie ce aşteaptă, trec femei în peplum ducând pe braţe buchete de trandafiri şi când se aude glasul lui Manuelos flagelându-i pe arhitecţi, o trag după mine pe Danielida, spre Drumul de marmoră, pentru că vreau să trec pe la biblioteca lui Celsius, pe la Odeon, să văd repetiţia cu noua mea tragicomedie, sunt sigur că Manuelos îi va da drumul, cu toate că-l ridiculizez şi cu toate că, încă de pe acum, poetul oficial al curţii, bolnav de hemoroizi, duce o campanie perfidă împotriva textului, dar mai ales asupra autorului, acuzându-l de înaltă trădare, insinuând că este plătit ba cu banii califatului, ba cu cei. Ai iconoclaştilor. Am o agendă suprasaturata. Şedinţă secretă la exorcişti. Alta la frăţia ahiilor, meşteşugarii de arme care au întemeiat o confrerie militar-religioasă şi care vor să le fiu cronicar. Risc, mai ales pentru că au înscris în statut ca punct de onoare uciderea tiranilor. Apoi o dezbatere la pavlicieni, care uneltesc profitând de popasul

apostolului aici, de predicile lui, de *Epistola către efeseni* şi de răscoala ridicolă a argintarului Dimitrie, care lucra temple din argint închinate Dianei, aici atotputernică. Văzându-şi acest Dimitrie periclitată meseria, s-a răsculat, crezând că în adevăr noua religie instaura prohibiţia în materie de zei făcuţi de mâinile oamenilor, care n-ar fi dumnezei. Urmaşii lui, argintarii, probabil că-şi bat şi astăzi joc de naivitatea şi pripeala şi lipsa de orientare politică a acestui Dimitrie, care putea foarte bine face temple de argint dedicate Dianei şi icoane, potire, cruci şi ferecături dedicate Maicii Domnului, câştigul lui dublându-se. Deci pavlicenii interpretând pe contul lor textul „Epistolei" aliniat 12 care spune: „Căci noi n-avem de luptat împotriva cărnii şi sângelui, ci împotriva căpeteniilor, împotriva domniilor, împotriva stăpânitorilor întunericului acestui veac" etc. Etc. Şi-au întocmit un program radical care vizează lichidarea ierarhiei bisericeşti şi a monahismului, ajuns foarte repede o plagă, ca şi abolirea cultului icoanelor, rugându-mă să întocmesc textul manifestului, în schimbul influenţei lor care-mi va asigura aprobarea tragicomediei intitulată *Diana şi Alexandru,* ca şi publicul din toate satrapiile vecine. Apropo de *Diana şi Alexandru.* Titlul nu a fost ales întâmplător. El face aluzie la ziua de 6 iulie 356 î.e.n., când s-au întâmplat două lucruri care au cutremurat această parte din lume: un nebun, Herostratos, a dat foc templului Dianei, locul de unde emana politica Efesului şi s-a născut fiul lui Filip, regele Macedoniei. Alexandru. Este consemnată reflexia de mai târziu a lui Hegesias din Magnesia, plină de sarcasm: „Nu trebuie să ne mirăm că templul acesta a ars, deoarece în ziua aceea zeiţa Diana o ajuta pe Olimpias să dea naştere lui Alexandru". Diseară va fi concert la Odeon, teatrul elitei, după-masă va fi o operaţie de cancer la sân la biblioteca lui Celsius, cotim pe Drumul de marmoră care traversează oraşul de la poarta Coressosului la aceea a Magnesiei prin care ies trei drumuri, cel din mijloc pentru căruţe şi călăreţi, celelalte pentru pietoni, văd zidurile cetăţii, gărzile, vântul coborât din muntele Panayr (Pion), sediul Cybelei mama-zeiţă, aromeşte a mirt şi cum între Agora şi biblioteca lui Celsius este un parc plin de palmieri şi tamarişti, o trag după mine pe Danielida, cu intenţia neruşinată s-o seduc. Prea arde marmora, prea sălbatic îmi răscoleşte simţurile vântul trimis de mama-zeiţă. Văd în ochii Danielidei, dintr-odată aburiţi, că vântul acesta concupiscent şi voluptuos îmi este aliat şi cum himationul nu este decât un pretext de a fi goală… Cunosc glasul ăsta insinuant venit de sub pergola de trandafiri. Herostratos, şeful poliţiei secrete, cu mutra lui de sibarit atotputernic care-mi spune cu discreţie că omagiile mele cavalereşti le pot aduce Danielidei sub scutul acoperişului conjugal şi că mă caută în tot Efesul pentru consiliul de la ora 11.00. Tipul îmi stă în gât, îl bănuiesc de a lucra cu Diodora, femeia satrapului, împotriva acestuia, pe banii Califatului, deocamdată este atotputernic şi actorii mi-au spus că asistă la repetiţii aplaudând-o pe Dia, de fapt paravanul care ascunde concubinajul lui cu Diodora…

— O, stăpâne, îngăduie slugii tale să dea citire ordinii de zi a şedinţei consiliului secret, se miorlăie Stefanides, preşedintele senatului şi al dikasteriei numărul unu (se pare că încurc vechea organizare politică a Greciei antice cu aceea bizantină şi identitatea mea reală cu aceea a căpitanului de călăreţi Radu Zamora,

deocamdată am dubii asupra consistenţei temporalului şi mă întreb dacă în adevăr anticii au influenţat profund şi determinant sensul dezvoltării gândirii şi artei posterioare lor; la biblioteca lui Celsius se fac lucrări de restaurare, faţada este gata, în toată splendoarea celor 16 metri de înălţime, cu statuile din marmoră aşezate în nişele lor, cu inscripţiile în greacă şi latină în stânga şi dreapta intrării, cu auditoriul din colţul Drumului de marmoră plin de englezoaice cu nasul jupuit de soare, secundul şi-a transfigurat identitatea şi prin aceeaşi intuiţie secretă, strict feminină, se cufundă până la identificare în carnea vibrândă a Danielidei în vreme ce, dimpotrivă, încerc printr-un efort ele concentrare interioară să mă obiectivizez şi…)

— Haide, Stefanides! Fără să te schimonoseşti…

Sala este circulară, îmbrăcată în mozaicuri aurite reprezentând „coborârea de pe cruce", pardosită cu dale de majolica de un albastru suav. Lumina intră abundentă prin ferestrele-crenele şi văd crestele cocotierilor şi ale cedrilor vânzolite de briză. Aud cârâitul papagalilor din grădina palatului şi ţipetele maimuţelor colobus.

— Manuelos, stăpâne, Diodora ne-a dat poruncă să nu începem până când nu-şi termină baia.

— Stăpânul sunt eu, Patela… Te ascult, Stefanides.

În stânga lui Manuelos stă amiralul flotei de război şi comerciale a Efesului, bătrânul Poliknitos, cu mutra lui de pirat, barbă hirsută, legătură neagră peste ochiul scos de o săgeată arabă într-o luptă navală în largul insulei Cipru. Poliknitos îşi ţine pe masa din lemn de trandafir a consiliului stânga construită din abanos, terminată cu un cârlig dublu, în formă de carmac, bine ascuţit la amândouă capetele. În dreapta îl are pe strategul Lapitos, uriaş. Lapitos a comandat şarja de la El Arish, căruia noi îi spuneam Ehinocolura după numele antic, câteva sute de stadii sud-vest de Gaza, unde cavaleria bizantină a tăiat drumul caravanelor cu aur trimise de sultanul de Cairo, califului, la Bagdad. Cam aceeaşi manevră ca aceea practicată de corsarii majestăţii sale regina Elisabeta a Engliterei împotriva caravanelor spaniole, care veneau la Panama cu aurul prădat incaşilor, pentru a-l încărca în calele caravalelor din Flotas de Oro. S-au luat atunci o sută cincizeci de încărcături de aur, din care cincizeci conţinând numai aur verde de Emu, deliciul aurarilor din Constantinopol. Comandasem aripa dreaptă care a executat manevra şi Lapitos mă numise „fiule", în semn de mulţumire. Banditul de Poliknitos a făcut tot ce i-a stat în putinţă, ca drumul pe mare până la Efes să fie un iad. Lucru nu prea greu pe triremele lui nenorocite, unde oameni şi caii stăteau de-a valma, apa mirosind a broaşte se dădea cu jumătatea de coif, păduchii, ploşniţele şi şobolanii îşi făceau de cap, iar frigul umed al nopţii ne ţinea treji, atât cât puteam fi treji în blestematele lui nave, care ne făceau să ne vărsăm fierea pe cea mai neînsemnată hulă. Eram ambarcat pe nava-amiral împreună cu comandantul meu Lapitos. El încerca să scrie raportul asupra luptei şi biografia fiecărui corp de trupă care participase la luptă, eu învăţam să mânui cercurile armilare ale unui astrolab arab, să cunosc constelaţiile şi să fur ceva din meseria lui Poliknitos. Oricum, triremele lui aveau un mijloc autonom de propulsie, ramele trase de sclavi musulmani, criminali şi

revoluţionari prea vehemenţi, ceea ce uşura manevrele în mod considerabil, mai ales când cădea vântul, aşa că m-am gândit încă de atunci la adaptarea unui motor *hors-bord,* capabil să-i înlocuiască pe nenorociţii aceia.

— Ehei, pufnea Poliknitos, de câte ori cobora de la comandă în chioşcul de pe dunetă… Lapitos, mârţoagă batrână, găseşti acolo un loc de onoare şi pentru vechiul tău camarad?

— Să te iubească Poseidon şi dar-ar Dumnezeu să te văd întins pe fundul mării, rechin chior! Nenorocita asta de copaie mi-a scos sufletul. Când ajung să mai pun piciorul pe uscat, diavole?

— Eşti creştin numai de dragul de a fi strateg, cămilă bătrână. În fundul sufletului ai rămas un păgân scârbos, băutor de sânge şi bigam, marfă bună pentru iad.

Acum Lapitos stă în jilţ, îşi ţine ochii închişi, iar când îi deschide, îi fixează asupra. Cuviosului Matei, arhiereul
Efesului, care-i susţine privirea şi îşi mângâie perfid barba de Mefisto. Cuviosul poartă rantr de mătase albă, inele eu diamante pe fiecare deget, cârja episcopală este din abanos cu măciulia din aur masiv, ca şi crucea agăţată pe după gât cu un lanţ gros din aur. Se pare că, instituţionalizându-se, Biserica lui Pavel care propovăduise asceza şi umilinţa, trăirea în spirit şi se refuzase materialului, a devenit exact opusul preceptelor cu care cucerise mulţimile şi de unde la început luptase pentru egalitate între toţi fiii lui Dumnezeu, acum interpreta cu totul altfel povestea turmei şi a păstorilor ei. Sunt prezenţi Leon Pustnicul, în timpul liber traficant de smirnă şi tămâie. Herostratos, şeful poliţiei secrete, armatorul Kas, dinatoiul orb Mallia, reprezentantul arhonţilor; scaunul gol al Diodorei şi lângă acest scaun ameninţător, pe un podium jos, acoperit cu catifea stacojie, stă într-un jilţ Nisidhes, vestala templului lui Artemis, reprezentanta păgânilor din thema Efesului. Este învăluită într-un himation amplu de-o albeaţă desăvârşită. Un fald îi acoperă capul. Stă în jilţul aurit, cu un aer regesc, un văl dens îi acoperă obrazul şi după mâinile încrucişate pe genunchi, după degetele lungi şi fine cu unghiile lăcuite, cu pielea de un alb mat în care sunt încrustate venele albăstrui, pare o femeie tânără. Este curios cum cei vechi au păstrat în slujba zeilor femeile, poate ca o rămăşiţă a matriarhatului. Nisidhes aparţine unei categorii sociale condamnate. Orânduirii care este negată cu violenţă, după legile imuabile ale dialecticii, de ceea ce s-a născut în chiar sânul acelei orânduiri. Cine poate combate teza aceasta atât de limpede a întregii istorii umane?

— Două legi date la Constantinopol pentru întreaga împărăţie, o, Manuelos, care…

— Care ce, Stefanides?

— Manuelos, stăpâne… Ascultă-mă până la capăt, fiu al aleşilor… împăratul, slăvit să-i fie numele, a semnat legea agrară şi legea comerţului…

— Ce lege agrară, pe barba lui Ulise? Ce lege agrară, sufleţelule, cotcodăceşte Mallia, arhontele venerabil… Abia s-au aşezat satele de pe urma răscoalei lui Toma Slavonul. Ce lege, Manuelos? Aici, legea eşti tu!

— Legea este senatul şi împăratul, Mallia…

— Legea suntem noi, Manuelos. Împăratul nu ştie ce se petrece aici. Îşi vrea

impozitele şi atât. Cum scoatem banii pentru oştire şi pentru arhonţii înecaţi în giuvaeruri numai noi ştim. Este drept să judecăm aceste legi şi să luăm din ele numai ce este bun.

— Vrei să zici, numai ce vă convine, Stefanides?!

— Fără noi, unde este strălucirea ta, o, Manuelos?

— Datoria mea este să aplic legile semnate de împărat şi să vă apăr poporul Efesului de asupritorii săi, pentru ca satele, comerţul şi meşteşugurile să fie înfloritoare.

— Ştiu cântecul, Manuelos… Crezi că este mai moral să-i prazi pe cetăţeni punând vizigoţii vistieriei să-i spânzure de picioare, decât să-i încarci cu taxe şi amenzi, scumpindu-le apoi smirna şi tămâia?

Fac apel la toate cunoştinţele de bizantologie. Îmi răscolesc memoria, furibund. În ce secol se plasează toată povestea asta pe care am mai scris-o o dată în *Ţara Făgăduinţei,* înainte de a veni la Efes? Am un singur punct de reper în timp. Răscoala lui Toma Slavonul, pe care o fixez cu aproximaţie prin deceniul unu sau doi al secolului IX, deci contemporană cu cnezatele; dar atunci de ce mă numeam Zamora şi de ce eram Zamolxian al *Valahio Eklesia Egipta Eglisia?* Mister.

— Pace vouă!

Glasul de bariton cantabil al cucernicului Matei, care îşi pleacă figura de Mefisto pe lângă cârja cu capul de aur. Se face linişte. Preacucernicul spune că a venit vremea ca sfânta biserică să se întărească şi să se apere, apărând totodată puterea laică.

— Manuelos, fiule, ridică-te din îngustimea treburilor tale de fiecare zi, la înălţimile de unde poţi îmbrăţişa cu privirile tot Răsăritul şi Apusul tot… De aici, ce se arată ochilor minţii tale? Oare nu vezi tu Islamul ascuţindu-şi sabia în tot cal ifatul de Bagdad? Oare împotriva cui predică imamii şi dascălii din medrese, dacă nu împotriva fiilor lui Iisus, numindu-i necredincioşi?

— Ce are asta cu legea agrară, preacucernicia ta?

— Are, Manuelos! Are! Dând slobod celor mulţi şi neghiobi, lăsând libere asociaţiile de *moritai,* acei ţărani arendaşi lacomi, aţâţi pofta mulţimilor de *peniies,* ţărani golani şi de ciobani *misthotai* asupra moşiilor care-ţi plătesc armata.

— Nu moşiile monastirilor şi ale bisericii plătesc armata, preacucernice, tună glasul hârâit al strategului Lapitos. Stratioţii singuri se plătesc pe ei şi trupele lor. Pe cine vrei să minţim aici. Pe noi înşine să ne minţim? Iar tu, Herostratos, nu eşti decât un scelerat care semeni idei pline de otravă… Monastirile s-au întins nu numai în dauna ţăranilor. Amenințându-ne cu pierderea sufletului şi pieirea sub sabia islamului, cerându-ne umilinţă şi oai bă ascultare faţă de Domnul, au început să jefuiască pământurile stratioţilor… Manuelos! Aplică legile! Fie-ţi ţie sfinte înaintea tuturor a… Când poporul nu va avea ce apăra decât mizeria, iar armata se va vedea singură, Efesul va cădea de la sine în gheara Islamului.

— Lapitos, dulău înverşunat, iarăşi te ridici împotriva bisericii?

Rumoare. Pe sub draperia care maschează intrarea în apartamentele private îşi face apariţia Diodora, legănându-şi şoldurile pline. Are gâtul gol. Umerii goi, coafura montantă îi scoate în evidenţă graţia matură cu care este desenată,

iradiază păcatul cărnii, genele lungi îi umbresc ochii, pleoapele grele îi sunt date cu hene.

— Stai jos şi nu-mi insulta strategul.

— Strategul?… Un bătrân senil, incapabil să înfrângă o hoardă turcă.

— Diodora!

— Ai strâns în jurul tău toţi păgânii din imperiu, travestiţi în haine creştine, cumpărate în Agora, pe sub mână.

— Eşti nesătulă de putere, Diodora. Nu-ţi ajunge cât primeşti din veniturile monastirilor creştine, aceste lăcaşuri ale desfrâului şi lăcomiei. Jocurile tale de gladiatori, vilele şi podoabele tale, orgiile tale şi iluminatul, jocurile de artificii costă Efesul creştin, cât n-a sperat să spolieze niciun împărat roman păgân.

Glasul vestalei Nisidhes şfichiuieşte tăcerea de moarte.

— Manuelos! Pierzania ta este desfrâul şi lăcomia Diodorei.

— Şerpoaică păgână! Patroană de sacrificii umane!

Codoaşă de satrap…

Manuelos bate calm în gong. Cele două femei tac.

Leon Pustnicul îmi trage cu ochiul, zâmbind în bărboiul uriaş. Îmi face un semn discret care, tradus, înseamnă: „Ai răbdare, circul de-abia acum începe”… Consiliul este în adevăr instructiv…

…Îl regăsesc pe secund între englezoaice, urcăm această stradă de marmoră, canalizată, ornată cu monumente din marmoră şi fântâni, deasupra trece vântul cu miros de ierburi sălbatice, diseară vreau să ascultăm Egeea şi măslinii în camping Zeus, mâine vreau să trecem Dardanelele la Çanakkalle, să recunoaştem portul Tekirdag pe coasta europeană a Mării Marmara şi prin Sofia, depăşind caravanele auto ale turcilor, sirienilor şi irakienilor care lucrează în occident, să ne întoarcem la Grădiştea. Oricum în toamna asta *„Hai-Hui 2”* trebuie să fie gata.

SĂPTĂMÂNA PATIMILOR!

Mi-a plăcut Epicur şi n-am văzut niciodată de ce trebuie să-l refuzăm în bloc pe Schopenhauer, care la vârsta adolescenţei poate determina formarea unui caracter. Împărţirea pe care a făcut-o Epicur trebuinţelor omeneşti şi anume: cele fireşti şi necesare; cele fireşti, dar nu necesare şi cele ce nu sunt nici fireşti, nici necesare este de toată lauda şi am subscris de multă vreme la ea. Contracţia lui *„Hai-Hui 2”* ţine de categoria trebuinţelor nici fireşti, nici necesare. Asta în opinia amicilor şi în clipe de exasperare, a secundului. Lux. Fantezie. Aventură. Mie mi se pare firesc ca omul secolului nostru să alerge cu automobilul, să zboare cu avionul, planorul, delta-planurile şi navele spaţiale, să navige cu vele şi motor şi să se bucure intens de realizările şi confortul pe care i le asigură civilizaţia contemporană. Altfel efortul lui s-ar anula ca şi ideea de progres. Nu există progres în sine, după cum nu există artă în sine. Pătruns de aceste adevăruri care corespund unei necesităţi interioare, doresc să le transport pe malul Siut-Ghiolului şi să i le comunic lui Giacoppo. Ba mai mult, întors dintr-o lume a marilor iluminaţi şi apostoli care şi-au făcut prozeliţi cu sabia, sau prin metoda convingerii de la om la om, deci simţind

harul în mine, doresc să mi-l fac ucenic pe Giacoppo, fără să merg atât de departe încât să-i explic ceea ce înţelegea Schopenhauer prin eudemonologie.

De fapt mi-a explicat Giacoppo ce înţelege el prin eudemonologie, convertită pe malul Siutghiolului în slujirea credincioasă a lui Bachus. Iată un om constant cu el însuşi, mi-am spus. Nu s-a lucrat nimic la *„Hai-Hui 2"*, dintr-o cauză obiectivă. Cum poţi fixa interioarele, când iahtul nu stă fix nici măcar o secundă? La iarnă. Acum la ce-ar servi acele interioare blestemate? Şi mai la urma urmei, poate naviga şi aşa. A apărut un fel de mâna a doua, don Michele şi el marangoz. În 17 decembrie 1977 demarez pentru Constanţa, să nu vină îngheţul. În 18 decembrie, vânt puternic de la vest. O dezarmez pe *„Hai-Hui 2"* cu ajutorul lui Giacoppo şi al lui Michele, o iau la remorcă şi trăgând la ramele unei universale, urc în vânt s-o duc la cheul de pe care am lansat-o, cu intenţie. Să ierneze în hangar acolo unde Mache şi comandantul îşi meştereso iahturile. Lăsată de izbelişte peste vară. *Hai-Hui 2"* s-a smuls de la geamandură, a eşuat, şi-a strâmbat cârma, şi cine poate şti câte aventuri şi traumatisme cu voia ei sau a altora a suferit?! Trag la rame cu nădejde, vântul mă cam ţine pe loc, depăşesc punctul critic, când mă va ajunge altă universală cu Giacoppo şi Michele, care mă schimbă la rame. A urca iahtul pe cavalet cu automacaraua clubului, a avea ideea nefericită să remorchez cuplul cavalet – iaht pe un sol plin de insule de ciment, a vedea iahtul dezechilibrându-se şi alunecând într-un bord, julindu-se, a tremura toată iarna la gândul că va fi dus în hangar de oameni de bine, treaba a făcut-o Mache, astea toate vin să confirme teza potrivit căreia restrângerea la strictul necesar elimină suferinţa, sau cel puţin restrânge substanţial sfera acesteia. Teza este puţintel meschină, aşa că refuz oferetele care mi se fac spre a vinde iahtul, ridicolul situaţiei este evident şi în iarna lui 1977 – 1978, când lucrurile sunt hotărâtoare, când nimic nu se mai poate amâna fără a cădea în ridicol, când Giacoppo încă este migrator, totul se radicalizează şi se cristalizează. Rangul 1 Hârjan, cel cunoscut din *Noi, „Mircea" şi Atlanticul* şi şeful de echipaj de la *„Mircea",* maistrul principal Smaranda, locotenentul-major Bobi Geanoglu, acum student la politehnică şi locotenentulmajor Ion Buta care urmează cursurile Academiei Militare, doctorul să eşan dintre prietenii de la nava-şcoală îmi creează sentimentul solidarităţii operative, eficace. Inginerul Răzvan Bâznoşan trece de la starea de neutralitate politicoasă, la starea de membru de echipaj activ. Se fac o mie de lucruri de către oameni inimoşi, care pur şi simplu se entuziasmează de idee. Principalul este că nu sunt singur. Există o solidaritate care învinge inerţia, birocraţia, rutina. Toate forurile oficiale care trebuie să avizeze plecarea o fac în timp record. Grănicerii care veghează în apele teritoriale unde vreau să-mi fac antrenamentele, de la Sulina la Mangalia, îmi dau toate avizele de cuviinţă şi ziua de 13 februarie 1978 este o zi fastă în acest sens, după o întrevedere substanţială cu un general de grăniceri ceremonios, instruit şi deschis la tot ce nu depăşeşte legile de frontieră ale statului. Miercuri 15 plec cu Răzvan care-şi rodează autovehiculul, la Constanţa. Măsurăm, el îşi face un desen pentru instalaţia electrică, schiţăm o listă de aparatură absolut obligatorie. Giacoppo lucrează la barca lui Dorin, după care se jură că se apucă de *„Hai-Hui 2".* Ajunşi la Bucureşti, Răzvan are ideea să facă cunoscută lista de necesităţi prin „Mica

Publicitate" Sunt sceptic. Este optimist. Telefon noaptea pe la începutul lui martie. I se oferă claxon de iaht, nu se mai ştie ce şi… un generator liliput, cine ştie cine a avut fantezia să şi-l târguie cândva. N-am bani, are el, se urcă în maşină, pleacă la Câmpina şi se întoarce cu o bijuterie în vaselină. Cumpără comutatoare, lămpi interioare de Dacia 1 300: „prize, naiba ştie încă ce, meştereşte, îmi dă telefoane entuziaste, pleacă la Londra să proiecteze un car de televiziune pentru programe color şi, economisindu-şi diurna, cumpără, o, zei ai mărilor, un loch r canic totalizator de mile. Locotenentul-major Buta aranjase perfect, curăţise şi completase lichidul compasului magnetic „Askania Veb", ajutat de prietenii lui. Din punctul de vedere al navigaţiei estimate, suntem în ordine, ca şi din punctul de vedere al celei costiere. Deci avem un compas magnetic de navigaţie în cockpit, unul de control în careu, loch totalizator de mile şi alidadă cu cerc azimutal. Răzvan mai aduce crocodili pentru Scotele randei şi focului, urechile pentru parâma ancorei. Giacoppo a dat vinciurile. Dorin scripeţii pentru ghiu, operatorul Victor Prunaru confecţionează „pavilionul armatorului". Fac listele cu Existent şi Necesar. Cu Răzvan ne împărţim sarcinile. Cap matematic, planificat şi exact, Răzvan îşi duce la capăt partea ce-i revine.

La 25 mai îmi ridic paşaportul. Giacoppo este în faza „Promisiuni" şi „realizări parţiale". Adică a lucrat câteva piese de interior. Scara. A croit materialul pentru masa de bucătărie. Pentru dulăpioare. În 26 mai am o veste excelentă de la comandantul Hârjan. Mi-a găsit un ajutor pentru Giacoppo. La 30 mai sunt la Constanţa, pe ghiol, după ce bravul Smaranda mi-l prezintă pe… marinarul Mişcă, la viaţa lui civilă tâmplar de mobilă. Mache a făcut evacuarea automată la cockpit, a sudat balcoanele prova şi pupa, puţul ancorei va fi din fibră de sticlă, marinarul Mişcă este puţin deconcentrat în faţa spaţiului din cockpit, dar Mache îl va lămuri. Giacoppo se ofensează, eu plec şi se duce la Constanţa Răzvan, care într-o zi şi o noapte, cu bravul lui ajutor, montează lumina la catarg, în interior, corpurile de iluminat, prizele. Aflu cu stupefacţie că ambasada Greciei nu-mi dă viza, pentru că de fapt sunt grec. Theodoru se scrie cu h. Îmi iau Haşul buclucaş. Cu mine la ambasada Greciei, sunt pus să aştept, sunt invitat la un consilier de ambasadă, vin a doua zi şi lucrurile se lămuresc şi, cu ele, viza. Avem toate actele, dar Janot filmează pentru „Vlad Ţepeş" în Dobrogea, la Crucea. În primăvară convenisem cu doctorul Aurel Martin să fie al patrulea. Întrevederea a avut loc în casa ospitalieră a prietenului nostru comun Sergiu Levin. Aurel obţine şi el paşaport în timp record. Totul este gata, afară de interior. Mache a făcut şi pisica pentru şcota randei, extirpând şina din cockpit. În iunie se montează balcoanele. Inginerul Eăiceanu este gata cu toate accesoriile. Luni în 5, iunie se întoarce Răzvan de la ghiol, unde îşi desăvârşise partea electrică. Alarmă. Marinarul Mişcă şi-a luat un asociat, care a bătut cuie de fier în masa de navigaţie. De o mie de ori blasfemie. Răzvan l-a alungat pe asociat. Marţi în 6 iunie sunt la Constanţa, echipat să nu mă mişc din hangar până când iahtul nu va fi gata până la ultimul cui… de aramă. Aşa că din 6 iunie până în 12 iunie, suntem la baracă: marinarul Mişcă, Janot şi subsemnatul. Janot asigură legătura cu oraşul. Este rece, impenetrabil şi acţionează după formula: fac tot ce mi se spune, nu aşteptaţi de la mine nicio iniţiativă. Regimul de

lucru este de la orele 06.00 traversând toată ziua şi noaptea până la orele 02.00. Cavalcadele şobolanilor. Mirosul de lacuri şi vopsele, amestecat cu ce-i al rumeguşului. Giacoppo radicalizat s-a transformat în Iacob, lucrează şi el în draci, unde pune mâna iese bijuterie, marinarul Mişcă este de aur, apare maistrul Enache, dascăl de marinărit la liceul de marină, care, ştiindu-le pe degete, ca să nu-mi sensibilizeze orgoliul îşi începe pledoaria cam aşa: „Nu ştiu dacă este bine, dar m-am gândit că…" Este excelent cum a gândit şi în 6 zile se face cât nu s-a făcut în 6 luni. O încăpăţânare feroce mă domină total. Povestea cu puţul ancorei. O rezolvă maistrul Enache şi doi puşti de la liceul de marină. Inginerul Beizadea, constructor de nave şi pasionat al fibrei de sticlă, care şi-a construit un cuter din fibră, este prezent. Sâmbătă în 10 vine Răzvan cu mama lui şi don Jean Dojan electricianul. Are loc cel mai spectaculos moment. Turnarea plumbului şi fixarea lui pe chilă, pentru a-i mări greutatea şi a-i coborî centrul de greutate. Treaba se face după metode arhaice. Maestru de ceremonii; Răzvan. Consilieri, toţi amicii de la ghiol. De fapt cred că este o premieră absolută la Siut-Ghiol. Idei: să faccm o formă în pământ… Să… Să… Să… Practic: în lestul răsturnat cu talpa în sus se dau găuri în care se înfiletează câteva buloane, rămânând afară cam cât va fi de gros adaosul de plumb. Pe aceste buloane se ţese o reţea de sârmă. Cald de iad. Cald de talpa iadului. Tai plumbul cu foarfeca de tablă. Forţă, sudoare, leşuială. Se face un foc ciclopic, în malul ghiolului. Mache găseşte un cazan. Plumbul se pune la topit. Răzvan meştereşte din tablă forma pe care o prinde pe lest. Când fierbe plumbul, ridicăm cazanul cu o grindă. Turnăm plumbul cum ordonă inginerul. După ce se întăreşte puţin, Răzvan îl ia la ciocănit, dându-i forma hidrodinamică cerută. S-a făcut partea cea mai grea. Duminică lucrăm în echipă şi în draci. Suntem plini de sudoare, cu porii îmbibaţi de praf, lihniţi. Mache are zi de weekend cu familia. Surori, cumnaţi, copii, un trib întreg, dominat de mama. Mama, soţia ziaristului ilegalist Traian Slănescu, de o luciditate fermecătoare. A predat tot ce ţine de arhiva familiei unui tovarăş, care i-a promis că depune documentele la Muzeul de istorie al partidului, până atunci nu le depusese, ea vrea ca acel fragment de luptă ilegală din Dobrogea să slujească. Se pregăteşte o masă cu peşte de ghiol. Suntem invitaţi la masă, sub un umbrar improvizat lângă baracă. Toată echipa. Răzvan cu ajutorul lui Jean electricus, eu, marinarul Mişcă şi Iacob. Niciodată un peşte n-a fost mai bun şi o bere rece mai binevenită.

Lucrăm ţapăn până seara… Vreau ca cel mai târziu peste zece zile să ridicăm ancora. Noaptea rămân singur în baraca plină de şobolani, pe iahtul mirosind a lacuri proaspete şi a fibră de sticlă abia întărită. Degajez locul de fiare vechi şi grinzi, orândui sculele şi uneltele lui Mache, fac ordine pe punte şi în arboradă", mă spăl şi mă bărbieresc, apoi îmi întind sacul de dormit şi culcat pe cuşeta din tribord, fac o sinteză rapidă a situaţiei. Răzvan cu Jean au plecat la Bucureşti. Mâine au slujbă. Răzvan trebuie să-şi facă formele de concediu. Marinarul Mişcă s-a dus la treburile lui. Guzganii îşi încep recunoaşterile de fiecare noapte. Lemnul are acel luciu inegalabil, cald şi armonios pe care numai stejarul îl conferă luminii. Totul îmi este familiar după alte legi decât cele ale pietii. Înţeleg aici mai profund şi mai nuanţat vocaţia creaţiei şi a construcţiei care stăpâneşte acest secol românesc?!

Iată, mă aflu la bordul lui*, Hai-Hui 2".* Visul a devenit realitate, implicându-mă şi implicând oameni care-au pus în munca lor pasiune, romantism şi pricepere, fantezie şi matematică. Toate acestea au fost mai puternice decât ranchiună stupidă, invidia aceea fără obiect, zemoasă şi poltronă, mai presus decât zvonul şi incapacitatea de a trece dincolo de proiect, la viaţă. De fapt *„Hai-Hui 2"* este o lecţie exemplară despre voinţă, despre oameni, despre virtuţile dinamice ale visului, despre ceea ce este antagonic rutinei şi împăcării cu mediocritatea, despre ceea ce înfrânge vanitatea şi deşertăciunea. S-a întâmplat ca, *Hai Hui 2"* să fie un iaht cu vele. Putea fi tot atât de bine ceramică de Hurezi, scoarţă de Bistriţa, livadă tânără, ori o vie; o carte sau o frescă. Niciuna din acestea nu se închină împrejurării şi conţin, pe lângă muncă, bucuria creaţiei. Mă bucur intens că nu m-am dus la prăvălie să cumpăr un *„Hai-Hui 2".* Mă bucur profund că am investit în fiecare filă şi în fiecare coastă o incertitudine şi o spaimă, o clipă de bucurie şi un ban câştigat cu sudoare răzbită. *„Hai-Hui 2"* se bucură de prestigiul unicatului. Îl iert din nou pe Iacob pentru cei doi ani de întârziere… Mă iert pe mine însumi pentru rigorile pe care le-am impus alor mei. Mă iert pentru nopţile de nelinişte. Pentru clipele de şovăială. Pentru rechizitoriile pe care mi le-am alcătuit, cu scopul de a mă readuce la rutină. Mai la urma urmei… *Hai-Hui 2"* îşi transcende condiţia materială. Ceea ce interesează este procesul prin care-a devenit ceea ce este. Valoarea lui nu se măsoară în lei. O raportez la ani, la zile, la clipe, la nădejdi, la vise. Cine le poate cântări, măsura şi preţui? De fapt *„Hai-Hui 2"* este o carte. De fapt, este un roman. Pentru că nu-l pot lua la subsuoară şi duce la Grădiştea să-l aşez în bibliotecă, am să-l aşez pe mare, la Tomis. Am un prieten bun, pe care-l stimez profund. Prietenul meu este un filosof. Un filosof profesionist. El scrie mai puţin cărţi filozofico; dar scrie excelent despre cărţile altor filosofi. Cu anii viaţa lui s-a mutat în biblioteci. S-a produs o resorbţie dramatică care a aşezat între el şi viaţa reală, plină de toate viciile şi deliciile, de primăveri cu dezgheţuri şi veri toride, un ecran care-i mediază atitudinile şi-i estompează gesturile. Devenind scop în sine, filosofia s-a detaşat de legăturile ei cu viaţa, prea banale şi joase, prietenul meu exercitând-o cotidian şi-a modificat punctul de vedere şi, spre stupefacţia mea, apreciază viaţa ca pe un apendice al filosofiei şi nu filosofia ca pe unul din produsele vieţii. De aici incapacitatea lui în lumea realului. De fapt o dramă. De fapt o absenţă. De fapt o neîmplinire. De aici dispreţul lui condescendent pentru realism. De aici moartea lui survenită cu multă vreme înaintea morţii biologice. Ce va spune prietenul meu filosoful de *„Hai-Hui 2"?* Va accepta punctul meu de vedere care-l identifică unui roman de cea mai pură speţă realistă? Nu cred, cu toate că "*Hai-Hui* 2" este într-un fel un act social, care, în sfera lui poate deveni un ferment. — Cum, întreabă, Ecleziastul? — Se va vedea, răspund şi adorm cu conştiinţa împăcată, visându-mă în larg, când de fapt *„Hai-Hui 2"* stă pe anvelopele vechi vârâte de Mache sub cocă, guzganii îşi desfăşoară galopadele prin baracă şi în careu miroase intens a lacuri proaspete, a rumeguş şi a cleiuri.

Luni în 12 iunie, mereu sunt în urma planului calendaristic fixat, are loc scoaterea din hangar. Maistrul Enache ne ajută cu elevii unei clase de la liceul de marină aflată la practică, Mache face ultimele rectificări în dispozitiv şi pe role de

brad de pe care am extirpat în ultima clipă nodurile, „*Hai-Hui 2”* este împinsă afară, după o infinitate de manevre. Cu automacaraua clubului o ridicam pe cavalet. Rămâne ca Iacob să-i monteze cârma nouă, să-i vopsească coca, să fixeze dulăpioarele şi să-i monteze cutia compasului. În 13 sunt la Bucureşti pentru ultimele forme, în 14 Răzvan rămâne să ia acele ultime forme de la grăniceri şi să sosească cu Jean după-masă, eu plec la Constanţa să grăbesc ceea ce este de grăbit. Ajung la ghiol la orele 14.00. Iacob a devenit iarăşi Giacoppo, cu şeful clubului transformaţi în detectivi îl depistăm instalat euforic la „Neptun” şi, nereuşind să stabilim un mijloc de comunicare, sunt la cuter unde doi tineri inimoşi mă ajută să piturez coca. După-masă vine echipajul Răzvan-Jean care îşi desfăşoară programul electric. Janot fuge să găsească la I.R.T.A. un mijloc de transport cu care să ducem iahtul în portul Tomis. Se constată că niturile care fixează pana cârmei în capul de lemn sunt prea subţiri ca să suporte efortul pe val. Inginerul Băiceanu redimensionează, înlocuindu-le cu buloane. 15 iunie de dimineaţă este o zi de iad. Până la ora 17 când vine „şaua” cu care o ducem la mare, trebuie să facem totul. Ne împărţim lucrul pe căprării. Intervine salvator maistrul Enache. Nu ştiu o mie de lucruri. Ştie o mie şi unul. Se montează lumina la catarg, balansina ghiulului şi fungile de la pavilioane. Mutăm iahtul câţiva centimetri pe cavalet. Săltându-l cu spinările, spre a pitura locul rămas nepiturat. Improvizez un lest pentru geamandură din cele mai neaşteptate şi eteroelite greutăţi pe care le leg prin metode nicăieri consemnate în tratatele de specialitate. Giacoppo redevenit Iacob şi autocritic fixează echea, rectifică, ajustează. Răzvan aduce „şaua”. Nicolae Oglindă şeful clubului este la Tomis, a trimis automacaraua şi la 17,30 este prezent maistrul Enache care dirijează ridicarea iahtului şi lăsarea lui pe maşina căptuşită cu anvelope. Ca să ieşi de la barăci la drum, trebuie să urci o pantă abruptă, scurtă, dar aproape de 70°. S-a încărcat cu automacaraua lestul, geamandura. şi catargul. Răzvan cu Jean şi şeful coloanei, maistrul Enache, deschid drumul. Răzvan aprinde luminile. Urmează maşina tren, automacaraua şi eu care închid coloana, având luminile aprinse. Bătrânul şofer de pe maşina-tren urcă panta magnific. „*Hai-Hui 2”* nici nu se balansează. Răsuflu. S-a trecut examenul cel mai greu. Străbatem Constanţa estivală pe bulevardul Tomis, ca fiind drumul cel mai accesibil, coborâm la Tomis şi tragem paralel cu cheul. Se întâmplă să apară curioşii, lucru firesc şi zecii de specialişti şi binevoitori, lucru mai puţin firesc şi, până la urmă, sâcâitor. Cu *„Hai-Hui 2”* ţinută pe ţapane de cârligul automacaralei. Iacob montează lestul. Nişte buloane se încăpăţânează să nu primească piuliţele şi nea Nicolau de la *„Triton”,* alt iaht, le aduce la ascultare. Aud comentarii de genul: „Vin bucureştenii să ne înveţe pe noi constănţenii cum ę cu iahtingul”, comentarii care mă întorc în epoca localismului acerb, mă fac că nu le aud, apare inginerul Băiceanu, Janot nu s-a întors de la filmări şi, după ce Iacob a înfăşurat buloanele în cârlţi, a dat cu mastic peste cârlţi, le-a bătut şi a strâns piuliţele, deci lestul a fost fixat, se întâmplă a doua lansare la apă, de fapt aceea esenţială. Automacaraua pilotată de Petre Minciu îşi roteşte braţul şi *„Hai-Hui 2”* atinge apa mării în portul de turism Tomis, sub fanionul clubului „Electrica” din Constanţa. Maistrul Enache a fost magnific. Macaragiul a fost magnific. Oglindă, şeful nostru, a fost magnific. Este magnific şi

inginerul Băiceanu, care în chip de al doilea botez ne înzestrează cu whisky, cafea naturală şi o sută de alte lucruri necesare bordului. Nea Enache îmi face o listă de necesităţi de ultimă oră, pe care mi le dă sub titlu de împrumut, dintre care, fermecătoare este o ancoră de furtună care, strânsă, este mai mică decât un prosop şi o bravă ancoră tip amiralitate… „Să fie, zice. N-am încredere decât în tipul acesta de ancoră". Nu ştia atunci maistrul Enache Gheorghe de la Liceul de marină, că, într-un fel, ancora amiralitate, dată cu împrumut, va fi providenţială. Apare nea Vasile, responsabilul cu bărcile primăriei, lucru straniu, dar adevărat, portul Tomis slujind şi ca lac de agrement. Nea Vasile se însărcinează cu supravegherea iahtului. Fost tâmplar de bord, acum pensionar, ars de soare, cu mustaţa vrabie, albă, nea Vasile este pităiesc şi operativ. Cu Iacob lansează lestul la apă, după o indicaţie pripită, nu departe de bărci. Îl remorcăm pe *„Hai-Hui 2"* la geamandură. Se face noapte, îi am la bord pe Răzvan şi pe Jean electricus, care iarăşi se vâră prin toate măruntaiele iahtului să-şi lege circuitele, să verifice prizele şi comutatoarele. Răzvan e un meticulos dublat de un pisălog. Cunoaşte oamenii, cunoaşte şmecheraşii de port care se dau târcoale, ucide din faşă orice tentativă de „tras în piept", după un termen al locului şi până nu merge totul la cheie şi buton, nu are linişte.

Incredibil!

Fantastic!

Uluitor!

Stau culcat pe cuşetă, aud respiraţiile celor doi, văd luminile oraşului prin hublou, văd turla geamiei, aud apa lovind moale coca, aud marea lovind digul şi ţipetele guturale ale pescăruşilor îmi reînvie aventura trăită la bordul navei-şcoală, *Mircea"*, cu o acuitate care mă răscoleşte şi secătuieşte. Mă întreb, de unde marea şi orizontul ei mereu legănat, în conştiinţa mea rurală? Mă întreb dacă viitorul meu echipaj va înţelege ceva din intimitatea şi conştiinţa acestui micro-univers care se leagănă dulce sub Steaua polară? Dacă îl va înţelege ca pe o întrupare a visului, sau doar ca pe un mijloc de divertisment. Iată că, brusc, habitudinile mele terestre se remodifică după legile implacabile ale vieţii la bord. Întâi, pe o navă nu se doarme ca în târgul lui Cremene. Este cel dintâi semn care-l diferenţiază pe marinar, de pasagerul terestru. Somnul este un ecran prin care se filtrează toate glasurile şi semnele mării. Simţi când se schimbă vântul. Auzi când se întăreşte. Fapte ale naturii aiurea indiferente, aici devin esenţiale şi mereu te întorci la vânt. Îl auzi în Sarturi, îl asculţi şi-l interpretezi. Poţi să stai zeci de ani la nave, dacă nu înţelegi vântul n-ai înţeles nimic… Mă integrez ruliului uşor. Corpul meu se readaptează veşnicei mişcări ondulatorii, care aparţine doar acestei profesiuni. La 01.15 plouă torenţial. Închid cabina. Ploaia răpăie pe roof. Apa se strecoară pe la încastrarea hublourilor. Pe la încastrarea punţii cu corpul. Picura şi pe *„Gipsy Moth"* construit într-un şantier adevărat şi britanic pe deasupra. La 02.00 Îl scol pe Răzvan să facem proba tehnologică a pompei de santină. Scoatem apa din santină. Pompa merge admirabil. La 04.00 pleacă Răzvan cu Jean. La 07.00 vine Janot. Umplem maşinile cu anvelopele care-au jucat rol de cavalet la transport şi le ducem la bază, plus cârma, pentru a fi întărită. Plec la Bucureşti după ce întăresc barbeta. Dincolo

de Slobozia, plouă în averse. Trăsneşte într-un stâlp de telegraf în prova-tribord. Vârful stâlpului, cam doi metri de lemn arzând cu flăcări albastre este smuls, trece vâjâind prin faţa parbrizului şi se duce în şanţ. Semn bun, zic. Putea să mă izbească în plin. La Bucureşti conciliabul tehnic cu generalul Dragu. A fost în miezul lucrurilor cu „Mircea", a rămas în miezul lor şi cu *„Hai Hui 2".* Ultimele retuşuri şi duminică în 13 raport telefonic de la Janot. Furtună cumplită la mare. Bărcile de agrement au bubuit toată noaptea în *„Hai-Hui 2*". Cum nu se putea duce la iaht cu barca din pricina valurilor, s-a dus înot, păzindu-l de lovituri. Deci, atenţie la locul de ancorare. De o mie de ori atenţie. Luni în 19 fug cu Stela şi Horia la Constanţa. Am fixat plecarea în ziua de luni 26 iunie, adică a doua zi după ce Janot termină filmările la „Vlad Ţepeş". Până atunci trebuie, dar trebuie în mod absolut, să ieşim în mare pentru antrenament şi probe. De aici în colo începe ele fapt:

ULTIMA RUNDĂ!

Atunci când armezi un iaht şi-ţi asumi responsabilitatea pregătirii şi executării unei croaziere, eşti obligat să renunţi la criterii sentimentale, să vezi totul cu ochi lucid şi să duci totul la capăt de manieră *„manu militari".* Asta se poate mai ales atunci când te duci la şantier, îţi alegi iahtul, îl plăteşti, faci o notă de comandă unui comisionar, ori unui *ship handler* care-ţi aduce cu furgoneta la bord toate alimentele necesare, pe cheu există pompă de combustibil şi lubrefianţi, de apă şi alte amenajări utile; iar echipajul este format din oameni amarinaţi, velişti redutabili, obişnuiţi cu incomodităţile, riscurile, duritatea vieţii la bord. Când dimpotrivă eşti obligat să mergi mereu cu moş-ajunul, când de fapt ceea ce realizezi este rezultatul unor bunăvoinţe colective, când echipajul concură după posibilităţi, timp disponibil, pasiune şi grad personal de responsabilitate morală la pregătire, datele obiective ale problemei se schimbă fundamental, faţă de datele cu caracter de lege interioară stabilite în iahtingul de croazieră. Aici vom face o voltă în vânt şi ne vom apropia mai mult de datele care configurează croaziera, date care trebuie să combine de aşa natură rigorile vieţii la bord şi ale navigaţiei, cu pasiunea sportului cu vele, cu raţiunea inteligentă a turismului nautic în acelaşi timp şi act de cultură, încât toate acestea să intre într-o interacţiune dinamică, echilibrată, capabilă să conducă la bună dispoziţie, responsabilitate, prudenţă, un strop de profesionalizare şi toate la un loc la executarea croazierei în perfecte condiţii de securitate pentru echipaj şi navă. Din experienţa mea de pilot de vânătoare, instructor şi comandant de escadrilă, din aceea acumulată cu *„Heii-Hui"* şi „F.D."-ul buclucaş; dar mai ales din lunile petrecute pe nava-şcoală *„Mircea",* în plin proces de instruire a unei întregi promoţii de ofiţeri de marină, extrăsesem ceea ce mi s-a părut esenţial. Adăugând acestui esenţial sinteza unor lecturi de specialitate, mi-am configurat o structură pe care, iată, a venit vremea s-o confrunt cu practica iahtingului de croazieră, s-o verific, s-o îmbogăţesc şi s-o aplic în viitoarele croaziere spre bucuria echipajelor şi spre onoarea pavilionului de pe *„Hai-Hui 2*". Aşa că luni în 19 iunie stopăm cu „galben 45" lângă tiribombele instalate pe cheu, la scaunul de unde veghează nea Vasile şi ceea ce văd este gata să-mi dea un stop cardiac. Superba, lăcuita,

lustruită *„Hai-Hui 2”* este tatuată în modul cel mai barbar, ca şi când un scelerat ar fi cioplit-o pe ambele borduri cu un toporaş neascuţit. Urmele loviturilor aplicate de bărcile primăriei, pe timpul furtunii. Îmi aduc aminte de *Meşterul Manole* şi de elegiaca perioadă când o carte trebuia mereu refăcută pentru a încăpea în STAS-ul dogmatismului, hotărăsc să mut geamandura într-un loc mai ferit şi nu-mi pot stăpâni orgoliul care mă inundă neprincipial, văzând silueta elansată a iahtului scrisă pe cer şi pe apă cu o linie de mare fineţe. Îmi transport echipajul la bord şi mă întorc în oraş să-mi iau în serios rolul de *șkipper,* adică de administrator, marangoz, curier comisionar, vopsitor şi încă alte profesiuni adiacente. Iacob este gata cu etajera de cărţi, capacul de la puţul ancorei şi dulăpiorul pentru lenjerie. Cârma nu este gata, lucru care mă umple de fericire. Montăm toate astea şi din barcă dau o mână de nitrolac pe cocă, pentru a vindeca juliturile. După-masă apare providenţial căpitanul Nistor cu şalupa căpităniei, singura capabilă să smulgă lestul geamandurii din mâl şi s-o transporte câteva zeci de metri mai la larg. Operativ, treaba se face în cinci minute. Mă leg la noul loc al geamandurii, cu un sentiment de uşurare. Spre seară se întăreşte vântul. Se strâng nori grei. Pescăruşii clamează dement. Apoi vine furtuna. Stela şi Horia trec examenul ruliului şi tangajului. Cinăm în condiţii de bord. Toată noaptea am senzaţia că geamandura derapează şi că vântul mă împinge spre cheu. Văd la lumina lanternei pe unde se prelinge apă. Lestul geamandurii s-a înfipt bine în mâl. În 20 mă prezint cu toate actele la grăniceri, unde întâlnesc o curtenie perfectă. Profesorul de vele de la club a confecţionat pentru *„Hai-Hui 2”* buzunare din dacron. Le aduce la iaht, unde Janot vine eu clema şi ghiul. Ne vizitează rangul 1 Hârjan şi maiorul doctor să eşan, Vechii mei prieteni de la *„Mircea”* nu ne uită nici acum. Mai ales acum. Cu diplomaţia militară despre care am mai scris, rangul 1 Hârjan, acest marinar încercat, mă întreabă dacă la prima ieşire în mare n-ar trebui să iau un specialist în iahting nu de altceva; dar să văd cum se comportă iahtul, dacă este echilibrat, ce calităţi are, ce ar mai fi de făcut. Îmi fac K.O. orgoliul şi zic da eu tot entuziasmul. Şi cu toată recunoştinţa. Rangul 1 Hârjan mă manevrează abil încă de când am făcut discuţia asupra echipajului şi de când, împotriva tuturor aparenţelor, şi-a dat seama că ridic ancora, chiar dacă ar fi s-o car în spate pe *„Hai-Hui 2”* până la Istanbul. De ce nu iau cu mine un marinar, sau măcar un velist, m-a întrebat atunci. Simplu. Din orgoliu… Croaziera asta este fără marinari. Cele viitoare, şi cu marinari. A înţeles, fără să mă aprobe. Acum, ştiu, cu discreţie, vrea să-mi mărească şansele. Va vorbi cu nea Nicu Calcan, dacă-şi face timp. Nea Nicu Calcan unul din numele care ilustrează velele româneşti de cursă, pe titulatura lui militară maistrul principal Nicolae Calcan, care-a bătut Marea Neagră la bordul iahtului *„Tomis”.* Suntem onoraţi să-l avem la *„Hm-Hui 2”.* Propunerea vine în sprijinul teoriei pe care mi-am făcut-o despre pregătire, care, obligatoriu, trebuie să fie cu un termen iubit de criticii noştri literari: exhaustivă. Rangul 1 Hârjan nu oboseşte să-mi comunice delicat lucruri care ţin de marinăiit. *Noi, „Mircea”* şi *Atlanticul se* culege, cartea mi-a prelungit cu un an stagiul la bordul lui *„Mircea”* şi acum oamenii de la bord se solidarizează intim cu planurile mele, lucru care-mi certifică încă odată sentimentul apartenenţei mele afective la echipajul atlantic şi

nava-şcoală. Deci n-am fost un simplu pasager incomod de clasa I-a. Asta mă reconfortează şi, plin de zel, reiau pensula pentru a da mâna a doua de nitrolac prost, care se scorojeşte, dar cu care vreau să umplu interstiţiile punţii. Mai bine le umpleam cu mastic, dar asta mi-ar fi zgâriat exigenţele estetice. Horia profită de rolul lui de mus, pentru a-şi extinde libertăţile: salturi în apă de pe cabină, tras la rame. Zbenguială în apa adâncă şi rece. Privit în perspectivă, lucrul nu face decât să-i creeze habitudinile de viitor echipier. Primim vizita soţiei comandantului Hârjan şi a preafrumoasei Ruxândra, a cărei onomastică, ori zi de naştere am sărbătorit-o acum doi ani în plin ocean, se pare că a terminat clasa a doua, aşa că… o încredinţez din nou pe *„Hai-Hui 2”* lui nea Vasile şi lui Neptun, seara suntem la Grădiştea, în 22 încerc să obţin un aparat de filmat şi film pentru un documentar la Televiziune, nu obţin nimic, îmi aranjez lucrurile care ţin de ocupaţiile mele campestre, adică butucii de vie, piersicii, merii sădiţi astă toamnă şi cu un accelerat de prânz în care-l întâlnesc venit de la Timişoara pe Aurel, cu Dorina şi Patriciu, plec la Constanţa. Aurel, deci doctorul Aurel Martin, chirurg, se conformase exact listei pe care i-o trimisesem la Timişoara, acum toate plasele compartimentului sunt pline de bagaje şi Aurel îmi spune ritos că a expediat la mesagerie alte două colete zdravene, barca pneumatică şi nu mai ştiu ce. Simt că mă sufoc, echipamentul este îndestulător pentru un cargobot; dar cum sunt autorul moral, tac şi sunt curios să văd cum ne vom descurca. Janot venise la *„Hai-Hui 2”* cu nişte lăzi de fier în care să ţinem alimentele şi o butelie adevărată, nimic nu încăpuse nicăieri, fieroteniile puseseră în alertă compasul magnetic, scăpasem de ele; dar ştiam, deliciile de abia acum începeau. Acceleratul, ori rapidul, ne depune la Constanţa pe frig şi vânt. Aurel se duce să şi-i cazeze pe ai lui, Dorina mă priveşte cu reproş, Patriciu este vesel, Aurel circumspect. Deocamdată tragem la *„Hai Hui 2”,* scara ei se duc la hotel, eu rămân la iaht şi aştept să se strângă echipajul. Janot are filmări până duminică inclusiv. Duminică noaptea se duce la Bucureşti şi luni în 26 trebuie să fie la *„Hai-Hui 2”* cu toate alimentele şi ustensilele de bucătărie. Sper ca până la orele 10.00 să ambarcăm totul, încă o oră pentru vamă, la 11.30 cel târziu să ridicăm velele, ca de la Cap Caliacra să punem prova pe Bosfor. Haide să facem puţină ordine, îmi spun. Să vedem cum stăm. Întâi cu pregătirile, cu iahtul, cu tot tacâmul; apoi cu echipajul. Este excelent să ai o noapte întreagă numai a ta, singur la bord, înainte de a se ambarca echipajul.

Iahtul este nou, solid, stabil, construcţia din stejar şi mahon. Greementul este supradimensionat. Catargul din lamele lipite, opera lui Iacob, din lemn de rezonanţă.

Sarturile şi straiurile excelente. Capelatura şi cruceta de asemenea. Stau mai prost cu velele. Am o randă şi un foc din dacron cam scorţos; n-am vele de furtună, n-am genovez şi un set de vele de schimb. De aici regula obligatorie de a reduce velele în funcţie de viteza vântului şi a lua terţarole la randă. Poate că unul din cluburi îmi va împrumuta un foc, pe care să-l folosesc ca foc de furtună. Cârma este solidă, şi fixată la oglindă ne va feri de surprize în cazul unei rafale care ne-ar banda prea mult, ieşind din apă şi prevenind astfel efectul nociv al celui care s-ar încăpăţâna să apese pe eche. Sistemul ei de fixare prin ax, fără surprize. Pentru

manevră în port şi situaţii limită avem motorul lui Janot, pe care-l dichiseşte maistrul Enache. Specialistul zice că este excelent. Un „Veteroc" de 8 H.P. Suportul motor îl aduce Dorin, mâine, după un desen imaginat de el şi care în practică s-a dovedit bun. Două ancore tip Hali, de câte 12 kg şi o ancoră ţapănă tip Amiralitate, asigură manevra şi ancorajul. Una din ancorele tip Hali va sta la post, prevăzută cu 5 m de lanţ gros, de care se leagă 30 m parâmă de nylon. Treaba lui Răzvan, care în mod firesc, prin ceea ce a făcut la iaht şi prin priceperea lui tehnică, va fi secundul. Ancora Amiralitate recomandată şi împrumutată de nea Enache va sta fixată la prova, armată, gata de intervenţie. Pentru siguranţa echipajului dispun de patru hamuri tip paraşută cu parâmă şi carabiniere, confecţionate de Răzvan, care se poartă obligatoriu noaptea şi pe vreme rea; de patru centuri de salvare şi… în ultimă instanţă de barca gonflabilă adusă de Aurel. Iahtul are lumini de drum la catarg: verde-roşu şi una albă în vârful catargului. Răzvan nu s-a lăsat până n-a confecţionat un melc reflectorizant — radar din tablă, pentru a fi ridicat la catarg, astfel încât radarul de pe navele mari, care nu prea identifică iahturile din lemn, să ne sesizeze, fiind ştiut că, în general, pericolul de a fi tăiat noaptea de o navă comercială este pe cât de mare, pe atât de frecvent. Utilizăm pentru semnalizare bateriile puternice pe care le avem, proiectorul instalat în babord, sau pe cel cu baterie uscată al lui Janot.

Pentru semnale sonore şi de ceaţă avem claxonul, cam răguşit, cam dogit, cu voce de beţiv înrăit şi cornul de vânătoare pe care mi l-a adus mai tânărul meu confrate Radu Niţu din Germania Democrată. Sursa de lumină de la acumulator care se încarcă folosind generatorul minune de 12 volţi descoperit de Răzvan. Cu pompa de santină, excelentă, tip Dorin, prevăzută cu sorb şi furtun de evacuare, găleţile din plastic şi un ghiordel din *piază* de vele, totul este O.K. — Se adaugă două ancore de furtună şi două rame ca ultim mijloc de propulsie şi se încheie un capitol referitor la iaht. Şi utilarea lui, deschizându-se cel al „Locuibilităţii". Cuşeta, saci de dormit, pentru somn. Bucătăria prevăzută cu o butelie de turism cehoslovacă, a-l cărui arzător se înfiletează pe ea, evitându-se astfel cel mai mare pericol pe un iaht, focul sau explozia la bord, prin scăpările de gaze la racorduri. Fixată în masa de bucătărie, sub care se găseşte un dulap unde stau canistrele de apă din plastic (90 kg apă). În canistre, pentru conservarea apei am pus bucăţi de răşină, metodă verificată pe parcursul unui an. Alimentele vor sta sub cuşeta de la postul prova, în careu sub paiol şi la pupa. Toată vesela din plastic. Tacâmurile în buzunarele fixate pe peretele bucătăriei. Împotriva incendiului, două extinctoare auto şi o toporişca. Se trece la capitolul – navigaţie. Tot setul de hărţi acoperind un drum până la insula Creta, aranjat în ordinea succesiunii, în sertarul mesei de navigaţie. Instrumente de lucru pe toartă: două echere raportor, o riglă paralelă, o gheară de compas, un compas, trusă creioane, gumă, ascuţitoare, cărora li se adaugă bravele instrumente aviatoriceşii de război: echerul K.D.I. şi. Abacul D.R.2. La capitolul instrumente de navigaţie există esenţialul: un compas de navigaţie magnetic „Askania-Veb" cu suspensie cardanică şi bec de iluminat, fixat într-un lăcaş de lemn, la capătul dinspre cabină al cocpitului, astfel încât cel de la eche să-l poată supraveghea permanent. În cabină, fixat ingenios de Răzvan, la piciorul

catargului, compasul de aviaţie, pentru control. Pe roof, cercul azimutal cu alidada pentru relevmente la uscat. Lochul mecanic totalizator de mile, esenţial şi luate cu titlu de împrumut de la Institutul de marină, prin locotenentul major Buta care săptămânile astea a alergat în toată Constanta să ne găsească ceea ce ne mai lipseşte: un anemometru de mână, un barometru-termometru excelent, înclinometrul l-a adus Răzvan din Anglia şi binoclul îl aduce Aurel. Sunt prezente în raft *Cărţile Pilot* ale Mării Negre, Marmara şi Egee, *Cartea Farurilor din Marea Neagră, Table Nautice* şi un set de *îndrumătoare marinăreşti*, de iahting, cartea lui Francis Chichester, un *Cod de semnale, Jurnalul de bord* şi *Caietul de serviciu al cartului.* Îmi lipseşte un compas de relevment, sculă excelentă pentru iahting. În locul sondei ultrason, avem o sondă clasică de plumb, cu parâmă de nylon.

Dacă adăugăm la toate astea că Răzvan şi Jean electricus au sistematizat reţeaua electrică, aducând-o la un tablou central de comandă la masa de navigaţie, că avem un ventilator, lumină de la magazia pupa, până la postul prova, că am fixat şi un higrometru în postul de navigaţie, că pentru eventualitatea gaură de apă avem paiet din blană de oaie. Dopuri din brad, scândurele, cuie de aramă, că benzina o vom ţine în canistre legate la balconul pupa, că Răzvan vine cu trusa de scule şi Janot cu cea de motor, plus bujiile de rezervă; că avem un prea frumos colac de salvare, cange şi două tangoane, o giruetă-pavilion în vârful catargului pentru a stabili direcţia vântului aparent, pavilioanele naţionale ale ţărilor prin apele teritoriale ale cărora vom trece, la acest capitol al pregătirii materiale suntem aproape de exigenţa maximă, cunoscând că navigatorul croazierei atlantice căpitanul locotenent Suciu a făcut o inspecţie straşnică la bord, rămânând, se pare, mulţumit de elevul pe care l-a chinuit fără milă pe parcursul a aproape 20.000 de mile marine…

Toţi navigatorii, solitari sau nu, cad de acord asupra unei idei cheie. Aceea că o croazieră se execută, de fapt, de trei ori. Odată, când se pregăteşte la hartă. A doua oară când se realizează pe mare. A treia oară când se sintetizează după ce a fost executată. Prima şi a doua ipostază sunt obligatorii. A treia, facultativă. Pregătirea mea la hartă şi pe fişe, cea care vizează climatologia, meteorologia şi condiţiile hidrografice, fără să ignore turismul ca act de cultură, nu ca plimbare, este făcută cu minuţiozitate militară. Aici, am mai spus-o, m-a ajutat străşnicia cu care am făcut o foarte exigentă şi multilaterală şcoală militară, acel *„S.O. Av*". De elită, ca şi practica la bordul avionului de vânătoare în una din cele mai bune unităţi ale aviaţiei româneşti, Flotila l-a de vânătoare. Deci şi la acest capitol suntem stăpâni pe situaţie. Avem fişele celor două ipoteze: una de aclimatizare, care atinge Marea Marmara; una de performanţă care atinge Marea Egee şi Izmirul. Fişele conţin o variantă de navigaţie costieră, cu escale şi o variantă combinată, adică navigaţie costieră până la travers Cap Caliacra, de acolo navigaţie de larg, estimată, la Bosfor şi după aceeaşi metodă, întreaga croazieră. Aici este de meditat în această noapte catifelată, în care luminile Constanţei se reflectă în apa clipocitoare a portului şi când Aurel doarme, sau poate veghează privindu-şi femeia şi copilul; când Răzvan a plecat la drum, ca spre zori să fie la navă, când Stela cercetează din nou, cu nelinişte, constelaţiile, copiii dorm, Horia conştient de importanţa

absolvirii ciclului întâi pare altul, mai matur, mai reflexiv şi cel care de fapt ar trebui să le vegheze copilăria visează orizonturile de după mare, la bordul unui iaht de abia 7,40 m. *„Hai-Hui 2”* se leagănă uşor la geamandură, aud oftatul vântului în Sarturi şi, vreau, nu vreau, intru în dialog cu mine însumi pe o temă, de data asta gravă: responsabilitatea. Depăşind-o şi epuizând analiza echipajului, sunt gata ca mâine să ieşim în probe, la larg. Revenind la responsabilitate, mi se pare că însumează în raport de croazieră trei aspecte principale: unul strict intim şi familial pe care l-am tratat cu secundul. Asumându-şi conducerea treburilor (este de fapt o mică viclenie această asumare publică a conducerii, când de fapt secundul guvernează cu multă înţelepciune, ştiind să menajeze susceptibilităţile comandantului şi să-i exploateze slăbiciunile; dar la români este o tradiţie în acest sens şi cum sunt iubitor al bunelor tradiţii…). Deci, aspectul este epuizat, cu atât mai mult cu cât secundul este mână de fier şi bunicii au venit din nou la Grădiştea să gospodărească. Gândesc la trăinicia dinamică şi la rolul compensator şi de echilibru pe care-l joacă familia; o familie numeroasă, solidă, una aproape biblică, cu moşi şi bunici, cu nepoţi şi strănepoţi, cu veri şi cumetri, cu fini şi naşi, cam aşa cum se aflau în vremuri vechi şi se mai află prin satele noastre; mărturisesc că mi-ar fi plăcut s-o am, şi trec la aspectul numărul doi: responsabilitatea faţă de reuşita croazierei şi faţă de echipaj. Este stupid să nu reuşesc. Stupid şi ridicol după atâta vânzoleală, timp şi bani cheltuiţi. Pe urmă ar fi iresponsabil şi criminal să-l pierd pe careva în mare, accidentele sunt frecvente în iahtingul de croazieră, mai ales noaptea. Numai gândindu-mă la orele pe care le-ar petrece în apă, singur, la dementa spaimei, simt că albesc. Aici voi fi fără cruţare cu riscul de a anula croaziera. Adică se vor aplica întocmai măsurile de siguranţă. La fel de stupid ar fi ca din neatenţie să ne punem pe uscat, să ne cocoţăm pe o stâncă, să ne izbim de un cheu şi să avariem iahtul, sau să facem o prostie care să necesite ajutorul unei nave sau instituţiuni străine, cunoscându-se preţurile în valută ale serviciilor în cauză. O proastă manevră poate duce la sfâşierea velelor, sau mai grav la avarierea greementului, la şavirare şi la naufragiu. Adică intervine aici argumentul tuturor navigatorilor, este în joc viaţa şi toate raţiunile pleacă de la această idee. De la argumentul securităţii în acest sens şi al responsabilităţii se naşte însăşi maniera de a face croaziera. Fără o traversare *en haute mer”* şi un pic de *„Gros temps”,* totul mi se pare neinteresant. Acel *„gros thhps”* nu depinde de mine, este treaba meteorologiei şi nici a ei, este treaba ciclonilor şi a anticiclonilor din Atlantic şi Scandinavia, dar o traversare în larg, fără să vezi uscatul măcar două zile şi două nopţi, asta ţine de mine. Desigur, navigatorii şi cartea consemnează ideea după care nu atât iahtul determină croaziera, cât gradul de antrenament al echipajului. Aici suntem novici şi asta ar trebui să mă tempereze. Aspectul numărul trei este unul social. Iahtingul românesc de croazieră nu este oficializat. Aici forma organizatorică a rămas cu mult în urma vieţii. La Constanţa şi Bucureşti, în alte oraşe ale ţării, pasionaţi ai navigaţiei construiesc mari bărci cu pânze, cum ne place nouă să le spunem. Numai la Constanţa sunt 14 unităţi capabile să ia largul. Cum suntem primul echipaj care ieşim din marea teritorială şi tentăm croaziera, reuşita noastră aparţine iahtingului şi ideii de croazieră. Nereuşita atrage după sine blamul

ideii, ca şi ruşinea pavilionului de iahting. Iată deci cum o întreprindere aparent doar sportivă şi turistică se complică şi mi-ar plăcea ca băieţii să mă înţeleagă fără să fie nevoie de un curs. Băieţii, ziceam. Aici stă cheia succesului sau a insuccesului. La băieţi. Întâi de toate că nu sunt băieţi. Las" că împreună adunăm două secole, vârstă absolut venerabilă pentru un echipaj de patru, dar adunăm şi un iaht de orgolii, ori măcar de conştiinţă a situaţiilor profesionale. Un chirurg absolut suveran pe hotărârile lui, cu responsabilitatea vieţii şi a morţii în actul profesional. Un electronist tânăr, director al unei secţii importante din Radioteleviziune, deci obişnuit să direcţioneze, să aibă ultimul cuvânt în materie, să conceapă, să pretindă. Unul din cei mai cunoscuţi actori ai teatrului, filmului şi radioteleviziunii.
Şi un scriitor care pe deasupra a fost şi militar. Iadul, îmi zic. Iadul, băiete, este un loc de agrement fermecător pe lângă bărcuţa asta cu pânze. Nu de pomană l-am pomenit în această carte pe Schopenhauer. Fuga la el, la aforismele traduse de Titu Maiorescu, text stabilit de Domnica Filimon-Stoicescu, pag. 53, capitolul IV, *Despre ceea ce reprezintă cineva.* Capitolul începe cu totul mobilizator pentru un *șkipper:* „Mai toţi oamenii, în urma unei slăbiciuni deosebite a naturii, pun prea mult preţ pe ceea ce reprezintă" efc, etc… „Mai toţi oamenii" zice maestrul. Deci nu „toţi oamenii". Ura! Sunt salvat. Echipajul meu nu se cuprinde în acest „mai toţi"… Formează excepţia regulei. Marxist fiind, păcătuiesc mistic, rugându-mă Domnului să fie aşa şi adorm legănat la propriu, atât de profund încât nu aud maşina lui Răzvan şi nici nu simt prin somn semnalele optice pe care mi le face cu farurile. Răzvan doarme în maşină pe cheu şi rămâne ca Aurel, care nu cunoaşte echipajul, să-l cunoască şi echipajul care a muncit la pregătirea iahtului să-l accepte pe cei de al patrulea, venit intempestiv de la Timişoara, plin de bune intenţii. Ce-o ieşi din asta, se va vedea mâine. Dimineaţa îmi spun că atitudinea mea va fi absolut colegială, că în locul ordinelor care se dau pe toate iahturile din lume, prevăzute în regulamentul de bor*d la Hai-Hui 2"* studiat şi aprobat de echipaj, vor exista comunicări afabile, rămânând ca totul să decurgă excelent, cu umor, camaraderie şi veselie, ca între bărbaţi plecaţi pe mare să te regăsească şi ridic pavilioanele, adică mai exact leg pavilionul naţional la straiul pupa şi pe cel ai armatorului la sart în tribord. 23 iunie este o zi caldă. Aurel şi Răzvan fac cunoştinţă. Pregătim iahtul pentru ieşit în mare. Învergăm velele. Răzvan a învăţat singur, după carte, să facă noduri marinăreşti, are ochiul viu, atenţie distributivă şi dacă-l ştiu pe punte, îmi văd de ale mele, pentru că rolurile de echipaj au fost scrise, trase la xerox şi înmânate celor în drept. Nu mi-am atârnat sifleea la gât şi chiar dacă mi-aş fi atârnat-o, gestul rămânea fără ecou, băieţii nefăcând ucenicie la nave. La 13.00 vine la *„Hai Hui 2"* nea Nicu Calcan şi, înainte de a urca la bord, se descalţă, după altă lege universală a iahtingului, care spune că talpa zgârie lacul, deci face loc soarelui şi agenţilor patogeni spre lemn, alunecă şi bocăne. Nu ştiu încă dacă echipajul a sesizat gestul antrenorului şi campionului. După o inspecţie sumară, dar esenţială, nea Nicu Calcan ordonă „liber prova", nu avem motor, abia după masă vine Dorin cu suportul şi, scoţând ghiul în babord, Răzvan la postul prova ne-a dezlegat de la geamandură, *„Hai-Hui 2"* girează uşor, este ora 13.10, vântul de N.N.V cu 6 m/s în rafale umflă velele şi din două volte, trecând pe la grănicerul anunţat de dimineaţă,

ieşim în mare. Sunt numai ochi şi urechi. Manevra a fost impecabilă. *„Hai-Hui 2”* iese în mare cu o încântare care se simte din vârful catargului, până în plumbul lestului. Totul vibrează. Totul este viu şi conştient de sine la bord. Ieşim în radă. Cu tact, instructorul nostru îi testează pe cei doi echipieri, execută o coborâre şi o ridicare a focului, aducând prova în vânt, face volte şi ne comunică ceva din experienţa lui de velist şi navigator pe *„Tomis”* în Marea Neagră. Sunt două ore dense. Învăţ rapid punctele de reper pentru a intra în portul Tomis în diferite aluri, port dificil sub acest aspect, constatăm că *„Hai-Hui 2”* este puţin moale, de mare stabilitate, confortabilă, maneabilă. Rada plină de vapoare, Constanţa căţărată pe faleza abruptă, litoralul, pescăruşii, soarele, valurile, foşnetul apei sub otravă, totul este încântare; dar suntem în probe şi Nicolae Calcan ne dezvăluie câteva secrete care să ne facă viaţa uşoară la bord. Cum să fixăm echea la drum întins. Cum să fixăm şcota focului să nu se mai agaţe în apărătoarele Sarturilor. Răzvan le prinde din zbor. Aurel este meditaţiv şi în plin proces de readaptare. Apoi *„jolie brise”* cum a numit Beaufort forţa 4 cade şi ne întoarcem la Tomis, unde antrenorul face o acostare de zile mari la geamandură şi mă întreabă dacă, serios vreau să plec luni, fără să facem un antrenament mai îndelungat. Ridică din umeri şi ne urează „Bun cart înainte”. După-masă Răzvan fuge la ghiol, aduce motorul şi rezervorul. Janot n-a venit de la filmări. În schimb vine Dorin cu suportul motor, pe care-l montăm la oglindă şi de care ataşăm motorul. Se montează crocodilii şi urechile. Între orele 17 – 19 se încarcă acumulatorul, cu generatorul care-i prilejuieşte lui Răzvan o stare vizibilă de euforie, lăcuim punţile, se fac probe de lumini. Ieşirea în mare stăruie în mine, îmi otrăveşte sângele, mirosul de alge şi valuri aproape mă halucinează. Aş pleca mâine. La noapte. Acum. Mă autoflagelez, Răzvan îmi zice c-a prins din zbor chestia cu caragabasul şi pentru că am fost instructor de vânătoare în aer, sunt atent la procesul de amarinizare al echipajului, minus Janot. Vreau să cădem de acord asupra unui amănunt aparent stupid, insignifiant pentru „oameni ca noi”. Adică modul cum se vine la iaht cu barca pe care-o folosim să ne fâţâim la cheu şi înapoi şi ne fâţâim, slavă Domnului, cărând mereu câte ceva. Una că lovim mereu iahtul, alta că, ţinându-ne în mâini, împingem barca cu picioarele şi atunci se nasc situaţii comice şi lipsite de „educaţie marinărească” cum ar spune cei de la *„Mircea”.* — Atâta lucru ştiu şi eu, mi se răspunde, tac şi protejez iahtul cu baloanele de acostare. Primim la bord vizita inginerului Băiceanu şi a maistrului Enache, care urmăresc stadiul pregătirilor, solidari cu noi. Apoi vine Pluto, timonierul de la *„Mircea”* şi, văzându-ne printre altele, sonda neetalonată, o ia să ne-o pună la punct. Aurel doarme cu ai lui. Rămân la bord cu Răzvan şi trebăluim până târziu. Un iaht este un monstru nesătul de treaba echipajului. Răzvan confecţionează suporţi pentru instrumentele de lucru pe hartă, după ideile lui Buta. În 24 iunie reluăm baletul. Se matisesc straiurile, se face programul pentru după-masă, trebuie să aranjăm haosul de parâme de sub cockpit, să alegem vopselele şi lacurile, să cumpăr încă două găleţi, n-am reuşit să amplasez un W.C. şi lucrul se face simţit cu acuitate, mai ales în staţionare, trebuie să umplem butelia de aragaz. La ora 11 dau pregătirea iahtului pentru probe. La 12.26 suntem gata. Răzvan face proba motorului, şi stăm cam aşa la bord! Aurel la prova, Răzvan la

motor, eu la eche cu amendamentul că, după oprirea şi asigurarea motorului, Răzvan trece la manevra velelor, apoi, când începem navigaţia cu vele, amândoi echipierii vin în cockpit. Vremea se arată promiţătoare. Adică vânt în rafale de 5 – 6m/s din 130°, cu tendinţe de întărire. Ţin un jurnal zilnic în care, de ani de zile, îmi notez elementele meteo, aşa, pentru sufletul meu. Luna iunie 1978 este una de umor negru. Furtuni care au dezrădăcinat pomi (văzuţi de mine pe şoseaua Slobozia Urziceni), descărcări electrice spectaculoase, ploi torenţiale. Cam miroase a furtună, dar sunt prea lacom de mare şi pe urmă, cu atât mai bine. Ştim pe ce picior stăm încă de la început. 12.45 ieşim din Tomis cu motorul. Răzvan măsoară viteza vântului. A crescut la 8 – 9 m/s; rafalele ating 11-12 m/s din direcţia S-SE, iau media, asta înseamnă 30 km/h; forţa 5, briza bună, valuri între 1,80-2,40 înălţime, tocmai ce trebuie unor băieţi zdraveni să se aclimatizeze cu marea. Navigăm cu randa şi focul. Executăm volte în vânt, navigaţie după compas, marea se montează binişor, Aurel făcuse figură lungă când am refuzat să-l iau la bord pe Patriciu, valurile încep să încalece puntea prova, ba trec şi peste cabină, începem să luăm culoarea portocalei şi ca unul care ştiu lecţia, dau rapid la peşte să scap de-o grijă, le spun băieţilor să nu coboare în cabină sau, dacă coboară, s-o facă rapid şi desigur, să-şi pună centurile de siguranţă. Aurel, crab bătrân, povesteşte ceva de o furtună în largul Noii Zeelande şi coboară grav în cabină, să demonstreze: – Uite domle, drăcie, zice, după ce umple găletuşa, eu care n-am avut rău de mare niciodată. Dă şi Răzvan tributul datorat mării şi cu mine se întâmplă un fenomen opus stării de la bordul lui *„Mircea”.* Adică acolo aveam un rău de mare stupid; aici n-am nici pe naiba după jertfa scurtă adusă lui Neptun şi-mi arde să facem manevră de focuri, ca băieţii să se obişnuiască să traverseze cabina când aceasta le fuge de sub picioare, agăţându-şi conturile de catarg, apoi să se ducă la balconul prova unde colcăie valurile şi, agăţându-şi centurile de balcon, să-şi vadă de meseria lor de marinari. Constat că la valuri cu vânt de travers sau dinaintea traversului, lochul indică 7,5 noduri la forţa 5. Greementul se comportă excelent. Trebuie remedieri la fungi şi trebuie ridicat colţul de mură al focului. Iahtul ţine marea admi rabil, chiar cu valurile de la travers. 17.20. Pârâie ceva. Focul de furtună s-a agăţat cu balena. Jos focul! Băieţii sunt la posturi. Constanţa o dungă neagră, proiectată pe fondul roşu al cerului prevestind furtuna. La bord nu se face nicio mişcare fără să te asiguri cu centurile de siguranţă. Constat cu stupoare că îmi este imposibil să navig altfel decât pe un drum schimbat cu 180°. Deci ne aflăm la Nord de intrarea în portul Tomis, dincolo de prelungirea digului, vântul este de la 120° şi cum se înserează, este ora 18.00 am făcut după loch 21 de mile între coastă şi ultimul vapor din radă, este cazul să intrăm în port, cu toate că suntem aprovizionaţi cu apă, avem mâncare şi o noapte în larg nu ne-ar strica deloc. Este prematur îmi zic, şi încerc să vin spre 240° de la 270°. Aproape imposibil, înfierbânt apa până la punctul de fierbere. Nimic. Lucrez cu randa, aducând-o până în axul navei la nevoie. Nimic. Mă tem să ridic focul numărul unu. Este prea mare. Ceva nu merge rotund, în afara lipsei mele de antrenament. Băieţii sunt calmi, dar timpul trece, vântul se întăreşte, valurile trec peste cabină şi este cazul să terminăm comedia. Încerc o mie de păcăleli; dar ies păcălit, pe urmă

pornim motorul şi cu randa sus, reuşim să-l aducem la sentimente onorabile, adică urcăm în vânt departe de coastă fără motor, volta în vânt, pornim motorul, ţin capul pe moschee, apoi ne lăsăm purtaţi spre capătul sudic al intrării, sunt valuri mari în gura portului, cum intrăm coborâm randa şi ne ducem cuminţi la geamandură cu motorul. Inginerul Băiceanu urmărise totul de pe dig. Şi-a dat seama că suntem în dificultate. Vine la bord şi facem analiza de rigoare. Este mai mult decât o amplasare prea spre prova a catargului. Vina aparţine formei şi îngustimii lestului; cred pe tăcute şi trecem la cele curente, înscriindu-mi în jurnalul de bord Regula nr. 1 pentru portul Tomis: Urci în vânt imediat de la ieşire din port, pentru a te întoarce şi a manevra de intrare. Eu vânt purtător. Legat la geana: îndură ştiu că aveam toate şansele să facem iahtul ţăndări în seara asta. Duminică în 25, preziua plecării, reluăm toate treburile la bord. Aducem de la gară bagajul lui Aurel şi ne aranjăm cuşetele. Evident, i-am scris că ia prea multe lucruri. Salteaua pneumatică, absolut inutilă. În Plus, pe lângă aparatele de fotografiat şi de filmat, doctorul are un fel de bazooka, un teleobiectiv cât un tun. Să vâri toate astea în cuşetă tribord, aceea de sub cockpit, este o performanţă. Au venit de la Bucureşti Stela şi mama lui Răzvan. Vin să ne vadă prietenii *de la Mircea".* Janot – are filmări. La noapte fuge la Bucureşti. Mâine la şase îl aşteptăm cu proviziile. Am convenit ca fiecare să plătim 4.500 de lei, pentru alimente pentru 45 de zile. Este echitabil aşa şi acest luciu trebuie stabilit de la început, fără niciun echivoc. Totdeauna neînţelegerile pleacă de la bani. Am exagerat cu cambuza, dar mai bine să fie, decât să ducem lipsă. Sigur, am avut şi discuţii. Janot, specialist în viaţa de camping, a făcut o translaţie la cea de iahting, apreciind că se va găti zilnic şi se vor da trei mese pe zi. Orice obiecţie a căzut în faţa intransigenţei lui, cu toate astea am evacuat de la bord două crătiţoaie care, proiectate în pereţii cabinei, în mod sigur ne dădeau gaură de apă. Deci, mâine ridicăm ancora. Socoteală nemarinărească, cu toate că rangul 1 Hârjan ne spune că meteorul este bun. Seara echipajul cu familiile, Stela rămâne la bord. Bravul meu secund de la uscat se-ntreabă de ce naiba mi-a trebuit iahtul ăsta afurisit, care se clatină la cea mai mică adiere a vuitului, ce plăcere găsesc să mă izbesc cu scăfârlia de tavanul cabinei, să umblu oocârjat, să folosesc o găleată nenorocită în locul instalaţiilor uzuale, să mănânc ce va găti Janot şi după tot canonul ăsta să mă mai şi înec. Doamne fereşte! Iată întrebări pline de bun simţ la care zău că vreau să răspund şi nu pot. Oricum, mi-am făcut-o cu mâna mea, sunt obligat să suport consecinţele. Suntem noi ai proletariatului triumfător; dar avem *„noblesse de coeur"* şi, mimând înţelepciunea, trecem să ascultăm vaierul mării. Sigur că un skipper începător (de fapt toţi skipperii din lume au fost o dată începători; dar au avut avantajul de a naviga pe diferite roluri de echipaj începând cu cel de mus şi terminând cu cel de co-skipper) ar trebui în noaptea care precede marea aventură să pună mâna pe carte şi s-o ia de la-nceput, pe puncte. Verificarea arboradei, controlul materialelor de rezervă, al aranjamentului inventarului, încă o verificare a cârmei, o revedere a drumului, să noteze în jurnalul de bord presiunea barometrică, să vadă dacă are apă cu o treime în plus faţă de durata proiectată, să controleze îmbrăcămintea caldă, cea de vânt şi ploaie, cea de schimb. Se face, ascultând vaietul mării dincolo de dig şi clipocitul apei dincolo

de cocă. Secundul doarme legănat la propriu, aşa cum dorm la bord pământenii. Sigur că ies în cockpit să văd cerul şi să adulmec vântul. Ştiu că din nou mă încredinţez elementelor primordiale, extrăgându-mă din confortul secolului, din uriaşa plasă a solidarităţii ţesută de colectivităţile umane care-ţi aduc apa fierbinte la robinet şi salvarea la scară, lăptişorul la alimentara din colţ şi antinevralgicele la farmacia tot din colţ; că mă rup din legăturile mele fireşti cu pământul stabil şi cu ocupaţii serene; pentru a mă încredinţa mării şi prin ea, unei noi ipostaze existenţiale. Ricanez interior şi cu tot respectul cuvenit intervalului de timp care ne desparte, intru în polemică cu Maestrul mai sus citat şi cu aforismele domniei-sale, cu toate că principial nu am nicio obiecţie de făcut. Obiecţiile mele sunt de nuanţă. Maestrul face deosebirea netă între Fapte şi Opere, atribuindu-le primelor valoarea conjuncturii şi a perisabilităţii; celorlalte, valoarea esenţialului şi a perenităţii. Se pare că în literatură există o interdependenţă mai acută decât le place estetizanţilor să recunoască între aceste două categorii de gesturi umane şi că iarăşi, întorcându-mă la Homerus şi la Saadi, la Ovidiu într-un fel, la Bălcescu şi la Saint-Exupéry, la Hemingway şi mai ales la Malraux, lista s-ar prelungi la nesfârşit). Constat că ei şi-au identificat într-un fel cu totul propriu biografiile, deci faptele cu operele şi că mulţi din această familie au lucrat asupra propriilor lor biografii căutând să le aducă la viziunea şi structura operei. Se pare că este un argument care mă aranjează, cu atât mai mult cu cât n-am mai zburat de mult şi, dacă ar fi numai să înşirui itinerariile lui Sfiadi care leagă întregul Orient Mijlociu cu India şi Egiptul, sau pe cele ale bravului hidalgo Miguel de Cervantes Saavedra şi să leg aceste itinerarii de opera lor şi încă…

"Tocmai cian apele mării bătute deodată de vântul
Miazănoptiu şi-apusean din Tracia, când de năprasnă
Vine pe loc vâjiind şi se-ncrestuie negre talazuri
Maldări de ierburi afară zvârlind peste maluri".

O, Homerus, ce ochi realist, ce observaţie acută, ce instructor de iahting, venerate, ai fi fost şi de ce n-aş zice ca poetul finic Olavi Paavolainen, în traducerea regretatei Veronica Porumbacu, adoptând acel *Ciocuri de nave:*

„Crestat am fost pentru provele navelor
cu privirea îndreptată spre ţărmi depărtaţi.
Nemişcată fixează aurita privire
orizontul tăcut, fără margini, al mării".

Vreau nu vreau iarăşi mă întorc la Maestru, nu de alta, dar auzisem înainte de a mă ambarca un confrate total clamându-şi omniprezenţa şi omnipotenţa şi meditez asupra gloriei literare în raport cu lungimea vieţii autorului şi cu stabilitatea ori instabilitatea funcţiilor politic-administrative. Totdeauna în proporţie geometrică cu ierarhia, gloria asta afurisită se spulberă din clipa în care ierarhicul trece în rezervă şi devine cvasinulă în cazul când fostul ierarhic este longeviv. Cu alte

cuvinte, viaţa titanului este mai lungă decât a operei. Desigur Lichtenberg era ranchiunos când scria despre gloria lui Hegel: *Trâmbiţată de o coterie de aspiranţi interesaţi şi reflectată de ecoul unor capete seci – dar posteritatea cum va surâde, când va bate odată la uşa acestor colivii de cuvinte pestriţe, a acestor cuiburi frumoase, din care a zburat moda, a acestor locuinţe a convenţiilor expirate, şi le va găsi toate, dar toate goale şi pustii, nici cea mai mică idee, care să-i poată răspunde cu încredere: intră!"* Oricum trebuie să rog editura să facă abstracţie la calculul drepturilor de autor de acest citat, spre a nu fi ocărit că iau banii de pe truda altora. Deocamdată secundul ghemuit în sacul de dormit toarce împăcat cu sine, cu marea şi cu viitorul, i se vede doar ciuful arămiu atunci când iahtul girează prin lumina albăstrie a lampadarelor şi radicalizat la această indiferenţă faţă de problemele mele abisale, ies încă odată să văd girueta, mă duc la prova să controlez barbeta care ne leagă la geamandură, totul este în regulă şi trebuie să dorm, pentru că mâine…

Mâine, luni 20 iunie… adică astăzi, echipajul vine în rate şi niciunul nu debordăm de entuziasm, cu atât mai mult cu cât „Trabantul" lui Janot nu se arată la ora 06.00 conform graficului. Pe de-o parte este bine ca cei dragi să asiste la plecare şi să contribuie la ultimele aranjamente, precum Sheila Chichester. Moralul echipajului se ridică, presupunând că nimeni nu este atât de lipsit de tact, încât să cicăle, să umple de reproşuri şi, substituind esenţialului ţâfnele proprii, să strice plecarea şi aşa hărţuită de o mie de lucruri apărute în ultima clipă. Jurnalul de bord notează: Ora 06.00. Barometrul 761, scade, tendinţă spre vreme rea. Temperatura +20°. Pâclă. De la 06.30 fac curăţenie la bord împreună cu Stela. La 07.30 se prezintă la bord doctorul. Răzvan a fugit să-şi ducă maşina la Bucureşti. Vine cu acceleratul de 09.00. La 09.10 se vede „Trabantul" luând curba de pe faleză pe două roţi. Pană de cauciuc. Janot şi Anda sunt murdari pe mâini, dar oricum, au ajuns. Începe ambarcarea alimentelor cam după următoarea reţetă: barca face naveta cheu-iaht cu doctorul şi Răzvan, eu preiau alimentele şi le trec lui Janot care le aranjează în postul prova, sub paiol şi la pupa. Încep să mă îngrozesc de-a binelea. Zeci de cutii cu suc de roşii, zeci de borcane cu miere, cutii cu şuncă presată, ouă, doi saci cu pâine prăjită, fidea, tăiţei, biscuiţi, sucuri, măsline, portocale, lămâi, cartofi, ceapă, morcovi, un cratiţoi cu copane de curcan în sos, oală minune, alte cratiţe, dementa, plus o ladă cu sticle de coniac, vodcă, ţuică, plus ce ne-au dat soaţele noastre, covrigi de la Dorina, dulceţuri de la Stela, caşcaval şi, desigur, salamurile de Sibiu. Bombă. Apare un jambon de porc şi un sac de cârnaţi. Gata. Nu mai este loc. Destul. Putem hrăni echipajul de pe nava-şcoală vreme de o săptămână. Janot ne satură de întrebări de toate genurile… *Hai-Hui 2* „se cufundă vizibil peste linia de plutire. Ora 11.30. Vine la bord rangul 1 Hârjan, însoţit de maiorul doctor să eşan şi maistrul Călugăru. Vor să vadă stadiul pregătirilor de plecare şi să ştie ora la care plecăm. Zic: 12.30. Stela stă cuminte la prova. Năduşim să aranjăm haosul din interior. La 12.30 doctorul să eşan, galant, o aduce la iaht pe soţia celuilalt doctor, Aurel. Desigur este prea multă lume la bord, ar trebui să-mi iau în serios i-olul; dar cum Stela se află aici, nu pot refuza participarea sexului frumos, aşa că pupa fiind ocupată cu barca plină de alimente, doctorul acostează spre prova tribord şi se

întâmplă exact ceea ce prevăzusem şi avertizasem. Adică Dorina nu are răbdare ca doctorul să lege barca, se apucă cu mâinile de copastie, împinge barca cu picioarele şi cade în apă. Adâncime 4 metri, apa rece de gheaţă, Dorina nu ştie să înoate, plus că este îmbrăcată cochet, având şi turban asortat la rochie. Sare Aurel din cockpit unde manevra borcanele, plonjez de pe cabină unde, vai mie, cochetam cu secundul, sare Janot nu înainte de a-şi scoate grav, ceasul-brăţară. Văd că Aurel se descurcă şi intuiesc următoarea etapă a isprăvilor nautice. Adică se va agăţa cu Dorina de barcă, răsturnând-o. Îl fac atent pe doctorul marinar şi cu Janot ţinem contra-greutate în timp ce Dorina este urcată în barcă. Drăgălaş început marinăresc; dar de bun augur îmi spun, demonstrând eficienţa echipajului în situaţia prevăzută pe mare şi numită „om la apă". Fetele se ocupă de Dorina, noi de depistarea tuturor cotloanelor capabile să mai primească borcane, borcănele, oale şi chiar maşina franţuzească pentru tăiat cartofi pai. Simt nevoia să mă dedau la acte scelerate. Să fur obiectele şi să le arunc peste bord, pe nevăzute. La ora 14.00 vine familia Hârjan, recte soţia comandantului şi Ruxândra să-şi ia rămas bun. Nu suntem gata pentru vamă. Vremea se deteriorează vizibil. La ora 15.45 apare comandantul Hârjan cu o figură de carbonar. Apare inginerul Băiceanu pentru a-şi arunca ochiul de fost antrenor şi velist experimentat asupra totului. La 16.00 au dispărut alimentele, dar între cuşeta mea şi bucătărie zac nişte cratiţe. Anunţ punctul de control al frontierci. La 16.30 se prezintă un grănicer care-mi comunică să mă înfăţişez pentru formalităţi. Anda Caropol mă ia cu „Trabantul", singura maşină disponibilă şi mă duce în port, unde un locotenent colonel îmi refuză pur şi simplu viza de plecare, pretextând că regulamentul de graniţă interzice navigaţia noaptea cu ambarcaţii turistice. Sunt politicos, apoi dur, apoi vehement. Omul rămâne implacabil, mă mai ţine şi pe coridor, şi sunt atât de furios (îmi şi pusesem cascheta de skipper, haina de vânt, eram gata să mănânc nori, mă simţeam ca înainte de plecarea solitar în jurul Planetei, aveam morgă, mutră de lup de mare, mergeam legănat cu toate că-mi uitasem pipa la bord), deci eram atât de furios şi clamam atât de vehement împotriva rigidităţii, explicându-i că până la apusul soarelui sunt în afara apelor teritoriale, încât n-am făcut nicio legătură între şopocăiala femeilor cu rangul 1 Hârjan, figura lui de carbonar şi încăpăţânarea locotenent colonelului de grăniceri, care, cu o flegmă perfectă, zice: mâine în zori, la orice oră doriţi. Vânăt de furie, chemând cele mai dulci atribute şi distribuindu-le generos regulamentului cu caschetă întâlnit, comunic vestea echipajului. Ne burzuluim toţi; de fapt, brusc, simt o mare uşurare. Unde naiba să pleci noaptea cu vraişţea asta? Deci, comandantul Hârjan, prevăzător, ne-a oferit încă o noapte de meditaţie. El şi bravul locotenent-colonel. Retrospectiv, pentru onor, amândurora. Rangul 1 Hârjan ne spune că *„Mircea"* iese mâine în mare, deci, ne vom întâlni în larg. La 18.00 având-u-i invitaţi pe Stela şi inginerul Băiceanu, cinăm la bord. Cea dintâi masă la bord. Se stabilesc locurile. După o ciorbă de carne, savurăm ostropel din copane de curcan, constatăm că de fapt *„Hai-Hui 2"* este confortabil pentru trei membri de echipaj, stabilim rândul la spălat vesela, faptul că mâine la orele 06.00 exact Janot aduce pe cei care ne fac formalităţile vamale şi grănicereşti, echipajul este liber până la ora stabilită şi rămân la bord cu Stela, fără să reluăm întrebări al

căror răspuns, am înţeles amândoi, se găsesc mereu în prova lui *„Hai-Hui 2”.*

BUN CART ÎNAINTE!

Ziua de 27 iunie 1978. Merita să fie una radioasă, cu un vânt de forţa 4 din sectorul nord, oricum să fie o zi mai acătării, mai binevoitoare, puţintel festivă. La 05.00 sunt gata cu aranjatul interiorului, ajutat de Stela. Îmi aştept echipajul. Doctorul, ca un doctor ce se află, întârzie. Este adus la realitate de Janot, care apoi pleacă să anunţe grănicerii şi vameşii. Azi-noapte a plouat. Plouă şi acum. Nori joşi, câlţoşi, nici cumuluşi, nici nimbo-cumuluşi, un fel de mizerie ţârâitoare. La 06.00 vine rangul 1 Hârjan să-şi ia rămas bun. Ne dăm întâlnire în mare. Apoi vin grănicerii şi vameşii. Atenţie, skipperi. Trebuie să aveţi din timp o „listă de echipaj „scrisă la maşină în atâtea exemplare în câte porturi veţi acosta. Este foarte bine să fie scrisă în englezeşte, apoi un tabel al membrilor de echipaj, primul fiind trecut cel care deţine rol de „Master” cu data naşterii şi numărul paşaportului. La ora 06.10 suntem la bord întregul echipaj şi autorităţile de resort. Stela joacă rol de secretar. Se întocmeşte inventarul bordului, se completează declaraţiile vamale şi la 07.19 autorităţile vamale părăsesc bordul. Echipajul s-a despărţit de cei apropiaţi, mă despart de Stela. Plouă. Barometrul 765,05. Higrometrul 70. Temperatura +21°C. Se aranjează interiorul. Răzvan are cuşeta din pupa babord. Aurel pe cea simetrică din tribord. Eu pe cea din careu, de unde pot ieşi într-o clipă pe punte. Janot postul prova, boscorodind dulăpiorul de lenjerie, care se pare că-l incomodează şi-i face cucuie. Ne echipăm de ploaie. Ne harnaşăm cu centurile de siguranţă. Ne luăm micul dejun. Pe cheu, ai noştri suportă stoic ploaia. Din clipa când autorităţile au părăsit bordul, suntem ai mării. 08.23. Se porneşte motorul pentru încercare. 08.26. La posturile de manevră. 08.28. Liber prova. 03.29 se porneşte motorul. Ieşim din Tomis în marea cenuşie, bântuită de hulă incertă. 08.34. La posturile de manevra velelor. Vântul este aşa cum ştie el să fie când vrea să scoată sufletul unor nepricepuţi. Frec rada de-mi vine rău, fără să reuşesc să ies de sub ecranul falezei şi al oraşului, după cum nu reuşesc să depăşesc vapoarele ancorate în radă. Abia am vreme să-mi arunc ochii pe dig, să văd silueta secundului şi să simt emoţia gâtuindu-mă cu totul neregulamentar. La 10.42 stabilim că suntem la traversul farului Constanţa, la o distanţă de 2,5 milă marine. Adio plecare spectaculoasă, cu velele pline, care să te rupă din toate obişnuinţele şi să-ţi dea senzaţia divină a navigaţiei cu pânze. Vântul din V-NV este incert şi nehotărât. La 11.05 văd catargele lui *„Mircea”* glisând peste peisajul cu elevatoare şi blocuri. Apoi văd silueta navei-şcoală desenându-se graţios şi viguros pe fundalul cu mare ternă şi nori. Apoi *„Mircea”,* ne dublează prin tribord, cu echipajul la front în babord. *„Mircea”.* Aventura atlantică. *Alma mater* a marinei româneşti. Abia-mi stăpânesc lacrimile. Este stupid, dar adevărat. Rangul 1 Hârjan ne comunică prin megafonul electric viteza vântului, direcţia, ne spune să luăm vântul dinapoia traversului şi ne urează *„Bun cart înainte!”* Îl primim pe *„Mircea”* cu echipajul la front în tribord şi cu trei sunete lansate din cornul de ceaţă. *„Mircea”* răspunde cu sirena. Aud duduitul maşinii, îl recunosc pe Folai, doctorul navei-şcoală pozându-ne, apoi *„Mircea”*

virează majestuos şi pune prova pe Mangalia, unde ne aşteaptă. Superb. Dumnezeiesc. Am sentimentul că prietenii mei, marinarii, sunt lângă mine la modul cel mai propriu. Că marea asta nu este singură şi pustie. Că, fără să ne jignească, marinarii ne supraveghează de aproape, pentru a ne veni în ajutor la nevoie. Pe mare, sentimentul acesta al solidarităţii umane dobândeşte valori incredibile. Pe retina aceea profundă a memoriei mele afective ştiu că rămâne pentru totdeaura imaginea naveişcoală *„Mircea”,* venind la întâlnirea cu *„Hai-Hui 2”,* cu echipajul de elevi şi marinari la front, cu maiştrii şi ofiţerii acolo, chipuri cunoscute, oameni lângă care am trăit 126 de zile şi 126 de nopţi între cer şi apă; ori la ţărmuri de vis, oameni în uniforma marinei militare, siajul alb, valul de etravă, duduitul maşinii, silueta zveltă care se topeşte în cenuşiul mării şi al cerului, apoi singurătatea noastră în patru. Băieţii nu vor să intre în cabină ca viaţa să se adapteze ritmului de la bord, cu totul altul decât ritmul de la uscat. Este absurd ca în prima lor zi de navigaţie să le pretinzi carturi; să-i goneşti din cockpit de unde se vede coasta şi de unde se creează sentimentul familiar al apartenenţei la lumea acelei coaste familiare pe care se recunosc staţiunile vacanţelor noastre. Nu este o zi de vară, este una posacă de primăvară incertă, vântul se menţine cu 2 – 3 m/s şi abia la 13,50 atinge 3 – 4 m/s şi noi dublăm, mult în larg, staţiunea Agigea. Cum vântul s-a stabilizat şi au intrat de cart Răzvan şi Janot, îmi aduc aminte de ce zicea Carlyle şi anume că: „Experienţa se plăteşte grozav de scump, dar rămâne în schimb o dăscăliţă fără pereche”, aşa că, neexistând nici vânt în rafale, nici valuri prea mari, cobor să dorm, cu consemnul cartului de a mă trezi când se va vedea staţiunea Neptun. De fapt nu dorm, trăiesc o stare ciudată de dedublare în care un tip didactic şi autoritar pe care-l credeam uitat pe aerodromurile trecutului, revitalizat la bordul navei-şcoală în mod cu totul neaşteptat, sâcâie un fel de vulpoi jumulit de viaţă, care a reluat nu atât viclenia temporalizatoare a ţăranului, cât prevederea lui de a crea mereu spaţii tampon între eveniment şi reacţia la eveniment; între ripostă şi contraripostă. Şi în plus, iată că apare un al treilea individ, asta este prea de tot, care-i conciliază pe cei doi, zicându-şi că, dacă în scrimă sau la manşă procesul atac-ripostă-contraripostă ţine de reacţia fulgerătoare, aici, cel mai bun procedeu este melanjul şi-aşa malaxat cu osârdie împinsă până la greaţă de hula care începe să nu mai fie hulă, ci puţintică furtună. Văd crestele valurilor prin hublou, le aud bubuind în <? ocă, simt cum *„Hai-Hui 2”* se ridică pe val şi cel mai liniştitor sunet este cârâiala harnică a lochului care indică o viteză de 4 noduri, ceea ce, pentru băieţi este excelent. Cârâiala rotiţelor dinţate al lochului va fi sunetul ce ne vă intra tuturor în subconştient, pe care o vom auzi şi prin somn şi care va deveni factorul prim al optimismului şi tonusului nostru vital; ca şi reversul acestui factor, adică disperarea cea mai crâncenă, asezonată cu imprecaţiuni drastice adresate meteorologiei, climatologiei şi hidrografiei, mai direct vântului. Adică, optimismul nostru va urca în legătură directă cu cârâiala rapidă a mecanismului, ceea ce înseamnă că avem vânt bun şi viteză; va scădea odată cu cârâiala flască şi intermitentă şi va fi la zero în clipa când cârâiala va înceta şi nu se va auzi decât scârţâitul ghiului şi blestematul hârâit al raiului pocnit dintr-un bord în altul. Deocamdată fac cunoştinţă cu optimismul lochului, cu forfota cratiţoaielor lui Janot care izbesc când în cuşetă,

când în masa de bucătărie, cu fâlfâitul hainelor mele agăţate în cuier, dar nefixate printr-un sandow, cu alte zgomote interioare neidentificate şi cu clipocitul deloc încurajator al apei din santină. Navigaţia, ca şi zborul ţin deopotrivă de epică şi de trăirea interioară, de aici chemarea irezistibilă şi fascinaţia pe care-o exercită. În navigaţia cu vele zgomotul, de la şoaptă la vaier, de la clipocit la urletul elementelor dezlănţuite, devine un laitmotiv pe care se brodează viaţa la bord. Îmi spun că trebuie să-mi înlocuiesc lipsa de experienţă prin raţiune şi aplicarea întocmai a regulilor stabilite de experienţa altora şi că, având ca inamic neprevăzutul, am obligaţia să prevăd neprevăzutul şi să găsesc o mie şi una de parăzi şi riposte. În careu miroase a saci de dormit şi a ostropel de curcan, dacă nu cumva a varză; îmi spun că, dacă la noapte navigăm, trebuie oricum să dorm, nu pot să dorm şi, controlând lochul, văd că indică 4,7 Nd. şi controlând compasul, constat că stă destul de fix pe 180°, ceea ce demonstrează că cei de la bară au dobândit primele litere din alfabetul navigaţiei, fără nicio dăscăleală şi că se amarinează rapid. Cu amarinatul mai este o vorbă de spus: dar la 14.49 ne dublează şi face manevră în jurul nostru *VP.* 24, vedeta saltă puternic pe valuri, ies, o salutăm regulamentar, suntem cercetaţi prin binoclu, se pare că totul este O.K. la bord, pentru că *V.P. 24* pune motoarele şi pleacă rulând spectaculos, în vreme ce *„Hai-Hui 2”* este de-o stabilitate de invidiat. La 17.04 se prezintă *V.P. 23.* Marea s-a montat bine. Sunt valuri de 2 spre 3 m. *V.P. 23* face manevră foarte aproape, ni se strigă ceva, nu auzim şi atunci un marinar ne arată capătul unei parâme, adică: „Vreţi să vă luăm la remorcă?” Asta ne-ar mai lipsi. Mulţumesc şi fac semne disperate: „Nu!” Vedetele de patrulare grănicereşti îmi reînnoiesc sentimentul de confort interior şi de siguranţă. Suntem urmăriţi şi gata să ni se dea ajutor în caz de dificultate. Deocamdată *V.P. 23* este cea care rulează îngrijorător, aşa că, spre Sud. La 13.00 Janot mă anunţă cu glas de stentor că recunoaşte Neptunul în prova tribord. Ies în cockpit. La 13.24 vedem Mangalia şi pe *„Mircea”* rulând la ancoră. Îmi fac o socoteală rapidă. Să continuăm marşul cu apă în santină, noaptea, când vântul se întăreşte vizibil, marea fierbe şi toţi suntem obosiţi şi leşuiţi de hâţâială, este absurd. Să rămânem la ancoră sub vântul lui *„Mircea”,* dar, este evident, nu se poate dormi la ancoră, puternic toată noaptea. Hotărăsc să intrăm în port, fără să debarcăm, să facem ordine la bord şi să dormim liniştiţi. Ne apropiem de *„Mircea”.* Rangul 1 Hârjan, rangul 2 Stăiculescu şi Folai, şeful de echipaj Smaranda sunt pe dunetă. Rangul 1 Hârjan ne urează prin megafonul electric „bun venit”, ne comunică viteza noastră medie, viteza vântului, previziunea meteo şi ne sfătuieşte să intrăm la Mangalia. Se întunecă. Valurile sunt opace, mari şi nu prevestesc nimic bun. Executăm trei volte în pupa lui *„Mircea”,* dar este evident, nu se poate dormi la ancoră, în mare. O dragă iese din port, ca să reintre imediat. Interpretăm manevra ca pe o indicaţie a pasei. La 19.20 pornim motorul şi intrăm cu vele şi motor în portul nou, îl depăşim, intrăm în portul vechi pe care-l cunosc, se coboară velele şi la 19.30 fundarisim ancora Hali, în bordul unei nave atelier, pe fund de 4 metri cu mâl. Cum presimt o întărire a vântului, fundarisim şi ancora Amiralitate. Suntem puţin buimaci şi nu ne putem lăuda cu vreo performanţă. Am parcurs 38 mile marine în 11 ore; dar le-am parcurs fără nici cel mai mic incident, de fapt navigaţia cu vele

propriu-zisă a început spre orele 13.50 şi echipajul a învăţat în prima lui zi de navigaţie, cât n-ar fi învăţat într-o săptămână de prelegeri savante. Mâncăm diversele ostropele şi ne culcăm fără carturi. Cum „Omega", ceasul meu, s-a terminat când cu operaţiunile de „om la apă", există un ceas de serviciu pe masa de navigaţie. Dorm marinăreşte şi la 01.14 mă trezeşte vântul şuierând în arboradă, ruliul şi sentimentul că ancorele derapează. Un *green*, îmi spun şi ies pe punte. Un green de toată frumuseţea, gata să smulgă plopii din Mangalia, venit de la Vest; dar noi suntem adăpostiţi de oraş, de Casa Armatei, de vaporul atelier, de drăgile uriaşe din prova babord, ancorele ţin excelent, apoi începe ploaia şi de fapt suntem miercuri 2.8 iunie şi un jurnal de bord n-ar avea niciun haz, fără această notare fidelă a datelor, orelor şi evenimentelor de la bord, care se adaugă deliciilor navigaţiei cu vele, deocamdată necunoscută la *„Hai-Hui 2"*. Cum vântul este incert, cum se arată un soare incert, de la 07 la 09 scoatem apa cu pompa, câteva găleţi, aranjăm interiorul fără să reuşesc să conving că blestematele, de cratiţi aşezate pe palol ne vor face necazuri şi pentru ora 07.20 notez 757 mm pe barometru, deci scade, deci previziune de înrăutăţire a vremii, +25° pe termometru şi 55 pe higrometru. Îmi fac calculele pentru etapa care urmează, zicând că vom naviga la vederea coastei până la Cap Caliacra şi de acolo vom pune prova pe Bosfor. Sunt 27 de mile marine, şi, precaut, calculez timpul estimat cu o viteză medie de 3 noduri, ceea ce dă 9 ore, adică ne prinde noaptea când vom părăsi reperele de la uscat, adică exact ce spun navigatorii că nu este rău. Un şir de nave militare iese din port şi ia marea. Dansează binişor. Să încercăm, cu toate că vântul este cvasi nul. La 09.15 ne pregătim de plecare de la ancoră. Se încearcă motorul. La 09.29 ieşim din portul nou, dublăm şirul de nave militare şi încercăm să prindem o boai-e de vânt. Hulă mare. Fără vânt *„Hai-Hui 2"* este un fel de dop lăsat în voia valurilor care ne zgâlţâie până ne facem gălbiori, ni se ridică stomacul în gât şi la 11.30 hotărâm că porţia este prea zdravănă pentru nişte oameni cumsecade care au gustat deliciile derivei pe mare montată. Ghiul bate în ambele borduri şi, ca să-l potolim, Răzvan improvizează o legătură, cartul având obligaţia de a sta cu spinarea în Scotele randei legate la pisică. Nimic mai plăcut decât flagelarea cu şcota, fie ea şi a randei. Valurile neregulate care ne hâţâie ca pe naufragiaţi vărsându-ne fierea, ziua stupidă, fără vânt, soarele care se face aşchii în valuri şi aşchiile înţepându-ne retina, hotărăsc destinul domestic al zilei. În port, la ancoră, până se va ridica vântul. Motoraş lui Janot se pune pe treabă şi ne duce în port. Printr-o înţelegere tacită, îi las bara lui Janot când se manevrează cu motorul. Ori, chiar dacă sunt la bară, el este cel care acţionează motorul. Chestia cu cedatul echei când se intră şi iese din port; ori când sunt situaţii dificile contravine oricărei reguli, fie ea şi de iahting; dar, ce naiba, barca asta este plină de responsabilităţi, aşa că ne întoarcem la ancoră şi, sub soarele torid ne începem bricolajul. Mai exact, Răzvan confecţionează un rând de baiere de terţarolă şi lungeşte legătura colţului de mură al focului. Se completează benzina în rezervorul motorului, care stă în cockpit. Canistrele sunt legate la balcoanele pupa şi transferul se face prin mijlocirea unei pompe simple şi ingenioase din plastic, adusă de la Londra de Răzvan. Constatăm că suntem înghesuiţi, lipsiţi de umor şi că ne legăm greu.

Calmul plat este de vină, îmi spun. Şi vârsta. Ca să editezi la 50 de ani o poveste ca asta, trebuie ca cei cu care ai pornit la drum s-o fi tentat la 18 ani. Sau, ca ei să fi fost aceeaşi pe un aerodrom, într-o formaţie de vânătoare, la bordul unei nave, sau pe parcursul unor ani cunoscuţi în intimitate. Să ştii dacă sforăie sau nu, dacă se scobesc în nas sau nu, dacă-şi sug măselele, clefăie, râgâie, scuipă, se privesc în oglindă la infinit. Îşi vânează coşurile, au ticuri, le place gargara la propriu, ştiu să facă un nod, sau măcar ştiu cum se numesc diferitele sfori, sforicele, parâme şi alte asemenea, existente la bord. Calmul plat, numai el este de vină. Şi colac peste pupăză, la 18.45 plouă. Încercăm o rearanjare a talciocului din barcă. Pe urmă ascultăm un interviu al lui Janot legat de croazieră şi poezii recitate de el, poezii despre mare, într-o emisiune pe care-o prindem spre sfârşit. Tablou încurajator. Răzvan vârât în colţul lui coase vela de furtună. Doctorul bodogăne înghesuiala din cuşetă. Mă simt vinovat. Îi spun să-şi dezumfle afurisita de saltea, noi dormim cap la cap şi salteaua face o denivelare enervantă, el n-o dezumflă şi Răzvan îmi şopteşte că n-o face ca să aibă de ce se agăţa în caz de… La picioarele cuşetei mele există oala minune, cartofii, ceainicul, cratiţa cu cotlete pe varză. Aclimatizarea, băieţaş, îmi spun şi simt cum devin filosof şi puţin yoghin. Pe urmă se verifică teoria barometrului. Vine un green nebun care face tot ce-i stă în puteri să ne smulgă de la ancoră. Vântul vine vâjâind de la uscat, plopii se tânguie, Sarturile noastre fluieră şi se vaicără, apoi vine ploaia şi din considerente necazone, nu institui carturi de noapte. La ancoră, pe vreme rea, în iminenţa cheurilor sau a uscatului, serviciul de cart este obligatoriu. Cartul este cel care ştie că nava s-a smuls de la ancoră, sau că aceasta derapează, el poate interveni fundarisind ancora de rezervă, dând alarma şi evită aruncatul pe uscat, ori pe stânci. Deci moţăială, ieşiri repetate pe punte, noapte de nesomn, astfel că joi în 29 iunie, la orele 03.45 constat că cerul este parţial senin, în urma greenului a rămas un vânt straşnic de VSV cu 6 m/s şi că se aplică legea de iahting: pleci când ai condiţii optime, nu când toată lumea este gata. Nu mai există tabieturi şi la 05.00 facem o plecare cu vele de la ancoră exemplară şi ieşim din ambele porturi Mangalia, în stil mare. Luăm cap compas 160°. Avem murele în babord, cu vânt dinaintea traversului, la loch 5 noduri. Hulă uşoară. Cer şi marş trandafirii. Un ultim onor dat lui *„Mircea”* cu cornul. Văd sticlind lentilele unui binoclu lângă comandă. De astăzi rămânem singuri. La 05.27 depăşim pichetul de graniţă şi intrăm în apele teritoriale bulgare. Doctorul ridică la crucetă pavilionul Bulgariei. Intrăm în normal. Adică în carturi. Până la 10.30 skipperul şi doctorul. De ce carturi duble? Pentru ucenicie. Pentru a se supraveghea marea. Pentru confortul interior al celor care n-au navigat. Splendid. Vântul a ajuns la 10 m/s. Viteza a crescut la 7 noduri, deci mai bine de dublul celei estimate. Vântul bate din tribord două carturi dinaintea traversului. Am harta în cockpit şi agăţată de ea, fişa de navigaţie. La 07.25 suntem travers Crapeţ. Se vede grâul, o dungă aurie şi vântul aduce miros de pământ. Marea plină de spuma albă a berbecilor. Este o plăcere intensă, aproape o voluptate fizică să stai la echea care vibrează şi-ţi transmite în tot trupul senzaţia că nava este o prelungire vie, sensibilă, a trupului tău, că arborada te multiplică în vânt, că velele îţi transmit bucuria prin Scotele pulsând de viaţă, că totul nu este

decât freamătul mării şi al vântului convertit în plutire şi vis, în forţă inteligentă şi într-o detaşare cvasiaeriană, o detaşare de fiinţă stranie aparţinând deopotrivă mării ca şi cerului. *„Hai-Hui 2”* ţine marea magistral. Timpul se extrapolează bordului. Rămâne matematic un reper de navigaţie; dar se metamorfozează într-un timp interior fără timp. 08.23. Travers far Şabla, cel mai important reper de navigaţie până la Cap Caliacra. Toată lumea ştie că în *Pilotul Mării Negre* sunt fotografiile, ori descrierea farurilor şi că pe mai ginea hărţilor de navigaţie sunt desene ale acestor faruri. Stabilim traversul cu alidada, un travers aproximativ; dar ce importanţă are când vântul, acest zeu al mărilor, ori acest demon, astăzi ne este favorabil, să nu zic astăzi, pentru că are tendinţă de întărire, este abia ora 09.04 şi în întâmpinarea noastră vine un brav vapor sub pavilion bulgar, lustruit şi ferchezuit, pe bordul căruia scrie mare, cu litere albe „*Neptun*”. Este o navă de salvare plină de bune intenţii, se îndreaptă spre noi, cineva ne întreabă prin semne dacă avem nevoie de ceva, nu, nu avem nevoie; dar *„Neptun”* bătrâne, ne eşti cu totul simpatic. *Hai-Hui 2”* are o ţinută de zile mari cu toate că valurile au început să încalece puntea prova şi de la Şabla ieşim spre larg să dublăm Capul Caliacra care se vede roşiatic pe orizont. Poate unul din cele mai caracteristice repere din vestul Mării Negre. Aurică, adică doctorul, trece la eche pentru un strop de antrenament. Îmi place calmul vechiului meu amic şi nu ştiu dacă realizează exact situaţia prezentă şi mai ales pe cea de peste câteva ore, pentru că, degajat de pilotaj, îmi fac punctul şi intru mai adânc în pielea maiorului aviator în rezervă. Văd departe, la uscat, deci în direcţia din care ne vine vântul, cum atmosfera clar-albăstruie începe să se coloreze în tente vagi nisipii, ceea ce înseamnă că vântul se intensifică şi ridică în aer pulberea fină a pământului. Fenomenul este cu toteil remarcabil în Bărăgan, când vii la aterizare de la mare înălţime. Atunci aceste mase de pulberi în suspensie, aproape roşii, constituie un strat dens, care nu de puţine ori se ridică la peste 1000 m înălţime. Cam aşa ceva se ghiceşte în atmosfera uscatului şi-mi spun că, spre după-masă vom avea furtună. Direcţia vântului este ideală pentru a ajunge la Bosfor. E adevărat că valurile ne vin din tribord, o jumătate de cart dinaintea traversului, dar cu o foarte uşoară schimbare de direcţie vom avea faţă de ele o alură ideală. *„Hai-Hui 2”* ţine marea aproape pe chilă dreaptă, adică fără să se încline mai mult de 5°. Iată, îmi spun, ocazia pe care n-o poţi rata. Adică traversada visată, cu vânt ideal, punând în valoare calităţile iahtului şi învăţând totul într-o zi şi o noapte de marş în condiţii dure. Asta înseamnă a împinge înainte, nu aventurist ci raţional, limitele posibilităţilor noastre. Am notat în Jurnalul de bord, care conţine un prim capitol de studiu asupra iahtingului de croazieră, mai bine zis un Curs de iahting, o sinteză a ceea ce am făcut cu comandantul Iancu Stoian şi a ceea ce am găsit notabil în manualele de specialitate şi în lecturi, un gând al lui Nansen, bărbat pe care în adolescenţă l-am invidiat feroce, înconjurându-l de veneraţie. Nansen se întreabă: „Ce *mulţumire ne dau forţele noastre, dacă nu le putem întrebuinţa Sau dacă nu ştim să le întrebuinţăm,* îmi zic…*Sau şi mai rău, dacă ne este frică să le întrebuinţăm…*Sau dacă suntem prea leneşi şi prea comozi ca să o facem?! Sau prea laşi… Iată ocazia, onorabile! Ţi-o doreşti de la întoarcerea din Atlantic. Poftim! Marea şi vântul îţi stau la dispoziţie. Încearcă!… încerc, fii fără grijă, îi răspund

tipului, care începe să-mi stea pe sistem. Nu pentru că îmi scoate la iveală conformismele, bătându-şi joc de ele, vârându-mi-le în ochi, exagerând aproape cu ranchiună şi sadism înfrângerile mele interioare, clipele când am cedat; ci pentru stupizenia lui de a anticipa reacţii viitoare, reacţii la situaţii imposibile, pentru pisălogeala lui didactic-moralizatoare, făcută nu din miezul circumstanţei care mi-a generat riposta, deci nu din istoric; ci din ideal. Dintr-un teritoriu al absolutului, un teritoriu hieratic, al moralei pure, deci inuman, deci inexistent. Deocamdată valurile se menţin la 2 metri, coasta bulgărească joasă la Şabla se ridică într-o faleză înaltă spre Caliacra, o faleză abruptă, pe care o străbătusem cu secundul cu mulţi ani în urmă, întorcându-ne de la Istanbul, când călcasem cu piciorul tot Capul Caliacra şi coborâsem spre mare, unde se află ruinele bazilicii. S-a întâmplat atunci să văd frumoasa noastră motonavă „Transilvania" dublând Capul, la câteva cabluri de faleza înaltă şi să-mi dau seama de adâncimea apei, de adăposturile pe care acest pinten uriaş de pământ înfipî în mare le oferă fie faţă de vânturile de NE, fie faţă de cele din V. Notez pe hartă singurul loc de adăpost pentru ambarcaţiile mici, Muhu-Liman (la o adică îmi spun) şi recitesc indicaţiile de pe fişa de navigaţie, în vreme ce Aurel se străduieşte la eche. S-o luăm de la Şabla: la 1.5 cabluri. E. un recif pe care se formează berbeci, când marea este agitată. Văd berbecii şi-mi scuip în sân. La 1 milă N. de cap, recif mai mic de-a lungul coastei. Suntem la o distanţă de 3 Mm de coastă şi la Şabla se fac trageri serioase de artilerie, ceea ce este cu totul festiv. Subliniat în fişă: Coastă neprimitoare. Iată şi baia Muhu-Liman. Este marcată de un far. Oferă adăpost pentru vânturile de V.S.V. Se află la o distanţă de 1,4 Mm N. de Cap Caliacra. Lăţimea la intrare 1,5 cabluri. Lungimea 1 cablu. Adâncimile la intrare 4 – 6 m. Dar! Atenţie mare la acest dar: la E. de intrare, la o jumătate de cablu de coastă există stânci submarine vizibile pe mare agitată. Dincolo de Cap Caliacra se găseşte un debarcader la Cavarna şi, desigur, marele port Varna. Cam astea ar fi adăposturile în caz de forţă majoră, cărora li se adaugă Balcicul. Cunosc Balcicul, fundul este mic şi nu l-aş alege ca loc de adăpost pe un vânt ca ăsta. Mă fixez deci pe varianta Cap Caliacra-Bosfor, adică o distanţă de 130 Mm pe care o străbatem comod în 26 de ore, estimând viteza numai la 5 noduri; dar, slavă Domnului, lochul indica 7 noduri. Drumul adevărat este de 165°. Drumul compas 161°, îmi spun „Bun cart înainte, băiatule 1, adică trei ore de somn zdravăn şi înainte de a preda cartul, Aurel măsoară viteza vântului. Hm! 12 – 13 m/s cu intensificări până la 15 m/s. Deci, tendinţă de creştere. Valurile sunt de-a dreptul spectaculoase. Au crescut, dincolo de 2 m vin verzui, acoperite cu spumă albă şi redutabilul Beaufort spune „Briză bună, valuri cu creste înspumate de la 1,80 la 2,40 m, forţa 7". Indicaţii. Navele mici, de pescuit. Reduc velatura. Nefiind navă mică de pescuit, nu reducem velatura. Gradul mării 5. Ai noştri numesc situaţia: vânt tare. Las cartului drumul compas 161° şi trec la cuşetă cu Aurel. Asta înseamnă o adevărată scamatorie pe vreme bună şi în port; darmite pe forţa 7? Adică Aurel îşi reaşază bazooka şi diversele aparate; apoi plin de ingenuitate îndeasă la căpătâiul comun ceea ce prisoseşte, făcându-l inaccesibil din punctul meu de vedere. Ţinându-ne de ce apucăm, flagelaţi de hainele mele agăţate pe cuier, el se descalţă, eu nu. El se resoarbe în rate, în gaura îngustă de sub puntea

pupa; eu îmi scot haina de ploaie, udată de stropii care au sărit în cockpit, mă întind pe cuşetă îmbrăcat, cu un picior jos şi amândoi căutăm o poziţie amiabilă pentru cranii, astfel încât că evităm spargerea lor la o ambardee prea violentă. După găsirea unei poziţii general acceptabilă, ascultând clănţănitul lochului, trecem la concertul de sforăituri pe două voci, concert care-i amuză pe cei de cart. Aurel zice „n-am putut să dorm nici zece minute", la care lui Răzvan îi sare cipiliga, încercând să-i explice doctorului deprimat de starea lui de insomnie terifiantă că a sforăit ca un tractor, ca un batalion, ca o orgă dezacordată. De fapt nu adormisem când cei de cart strigă: „vapor de pasageri în prova tribord!" Trece foarte aproape *„Izmir",* unul din cele două pasagere albe şi graţioase, văzute la Smirna-Izmir anul trecut, la pupa căruia flutură pavilionul cu semiluna. La 12.00 când preluăm cartul, vântul s-a stabilizat la 15 m/s. Avem Capul Caliacra în prova-tribord, la circa 4 Mm şi vreau nu vreau, anunţ echipajului hotărârea de a naviga direct la Bosfor. Cu cât ieşim de la adăpostul coastei, cu atât valurile sunt mai mari. Hotărârea este primită în tăcere. Se întâmplă ca deferlanţi care se sparg la puntea prova sau pe roof, să curgă în şuvoaie pe la marginile tambuchiului şi să-l inunde pe Janot, care se acopere cu un sac de nylon. Spre ora 13.30 suntem în larg. Cap Caliacra abia se mai vede ca o dungă roşietică pe orizont. Arborada ţiuie. S-a coborât focul şi s-a legat strâns ridicându-se focul de furtună, Răzvan cu Aurel tăcând acrobaţie la prova spălaţi de valuri şi, bucuros că am scăpat la larg, jubilez, când din cabină mi se spune că apa intră în trombe pe la tambuchiu, se aude clipocind în santină; iarăşi s-au deplasat blestematele de borcane şi cratiţi şi ar fi mai bine… Aurel zice şi el că este mai bine. Înţeleg pe loc ce înseamnă să te Xf zi în plină furtună pe 7 metri de scândură, fie ea şi de stejar, când marea bubuie şi răzbubuie, când vântul şuieră dement în Sarturi şi când şuvoaie de apă se preling în interior în urma fiecărui val care trece peste barcă. O clipă de neatenţie, un val atacat mai brutal şi masa de apă verzuie deferlează peste puntea prova, încalecă rapid cabina şi se sparge peste noi, în cockpit. *„Hai-Hui 2"* ţine marea dumnezeieşte. Este o plăcere profundă să stai la eche. Simt cum mă inundă beţia aceea lucidă, de maximă luciditate a acţiunii în condiţii limită, când trăieşti clipa cu frenezie, când tot ce este viu şi pasional în tine iese din somnul celulelor, când raţiunea tactică şi strategică se alimentează reciproc cu argumente, când echea vibrează, când etrava spintecă valul ca apoi să urce lin pe el şi spinarea valului să treacă pe sub chilă şi microuniversul tău plutitor să se cufunde adânc, încât din cockpit nu mai vezi decât crestele spumegânde şi catargul: când ai senzaţia că totul se va închide deasupra ta, valuri şi spumă şi cer şi în clipa următoare *„Hai-Hui 2"* să se ridice triumfătoare şi uşoară pe creastă, de unde privirea regăseşte orizontul larg, fierăstruit de valuri, spuma spulberată de vânt, văile largi şi colcăitoare din borduri, când plutirea se transformă în nebunie şi delir, când simţi că trăieşti clipa adânc, secătuitor, până la ultima consecinţă. A găsi acum adăpostul coastei nu este prea târziu şi liniştea tuturor este deasupra oricărei ambiţii, cu toate că, o mie de argumenta îmi demonstrează că a căuta largul, este preferabil căutării uscatului unde pe lângă furtună se întâlnesc zecile de pericole ale coastei: întinsuri, recife submarine, stânci izolate, nave de cabotaj; ori pescăreşti. Aici, un singur inamic. Fiind în drumul vapoarelor, un vapor care să nu

ne observe, sau pe care să-l observăm târziu. O regulă de aur a iahtingului spune: în caz de furtună, sau previziune de furtună, schimbă velele cu cele de furtună şi, dacă nu poţi intra în siguranţă la un adăpost, ţine cât mai la larg.

— Ţi-e frică de coastă, zice tipul. Acolo trebuie să manevrezi, echipajul să fie şnur, e mult mai comod în furtună, să te ducă vântul la Bosfor. Şi dacă vântul creste la 20?… Ori la 25? Uită-te la nori!

— Mă uit.

— Ce zici de nimbostraţii ăştia drăgălaşi?

— Zic că se întăreşte vântul.

— Şi?

— Luăm terţarola la randă. În ultimă instanţă stăm la capă. Am două ancore de furtună.

— Tocmai bine să te taie în două un vapor.

— Căscăm ochii.

— Dacă valul îţi ia un coechipier?

— Se leagă. Au centuri.

— Cu ce drept le oferi o noapte de groază?

Aiurea. Ce noapte de groază?! Noaptea de groază o să fie la uscat. O ştie toată lumea. O ştie, dar ca şi în avion, vederea pământului linişteşte, în loc să înspăimânte. Efect contrar oricărei logici. Efect al unor habitudini milenare. Specia nu este făcută nici să zboare, nici să plutească. Cu toate că…

— Radu, zice Aurel. Poate că e mai bine să mergem la Varna. Vizităm oraşul, aranjăm, scoatem apa (asta se poate face şi aici, dar se pare că cineva aruncă în santină beţe de chibrit şi scobitori, care au înfundat pompa, forjată, mânerul s-a rupt aşa că rămâne găleataj aranjăm şi mâine…

Iată o raţiune. Nimeni n-a protestat vehement. Poate că dacă o făcea, zgândărea autoritatea skipperului şi nimic mai dur pe mare decât această autoritate totală şi fără drept de apel. Băieţii spun doar „e mai bine", desigur, pentru siguranţa navei şi a noastră nu este mai bine, decât dacă intrăm la Varna pe lumină, este ora 14.00 şi mai avem timp. Cap Caliacra-Varna – 37 Mm cu numai noduri asta înseamnă un timp estimat de 7 ore, evident ne prinde noaptea, pentru că se mai adaugă încă cel puţin 7 mile care ne despart de Cap Caliacra… Aici raţiunea skipperului a cedat, nici măcar unei rugăminţi. Unei sugestii colective. Această cedare a atras mai spre seară altele, lucru de neîngăduit, oricare ar fi argumentele care ar pleda pentru nivelul echipajului, maturitatea lui etc. etc. La bord există un singur statut. Cel marinăresc. Oricare altul este neavenit. Voiam să evit situaţia penibilă pe care-am trăit-o cândva, conform căreia orice lucru bun la bord, orice manevră reuşită, orice pericol depăşit se datoresc skipperului: toate greşelile aparţin echipajului şi îndeosebi musului. (Care este cu mine în cockpit şi priveşte crestele venind la asalt înspumate şi bolborosinde.) Evitând situaţia, voiam ca efortul comun să fie aureolat şi să defalc exact ceea ce se greşeşte din neştiinţă, de ceea ce se greşeşte din suficienţă, aroganţă, vanitate sau încăpăţânare, pentru că, pe mare, greşelile costă infinit mai scump ca pe uscat. Dar sub niciun cuvânt nu se putea ajunge la situaţia în care dacă vântul bate de la travers cu 8-10 m/s;

marea este fastuoasă, peştii sar singuri în cockpit şi de acolo în tigaie, sirenele dau târcoale iahtului şi din ceruri se aud glasuri de heruvim, meritele sunt ale echipajului; iar în cazul că este hulă, calm plat, se produce o invazie de muşte, oamenii sunt constipaţi, plouă, sirenele sunt duse la culcare prin vecini şi cerul este mut, ori eventual sonor, auzindu-se tunete, vina este exclusiv a *şkipperului.* Deci, cedând unei sugestii nedigerată cu răbdare, dintr-un spirit duhovnicesc necunoscut, iată-mă spunându-i lui Aurel „gata pentru volta în vânt". Cartea şi dascălii spun că pe valuri, ca să nu te vezi cu chila în sus, volta se amorsează când urci pe creasta valului şi se execută coborând pe pantă, astfel ca valul următor să nu te prindă de la travers, manevră pe care o executăm cu osârdie şi în deplină siguranţă, venind uşor în vânt să luăm valurile sub un unghi mai mic. Procedeul tactic urma să mă conducă la vest de Cap Caliacra, de unde printr-o nouă voltă să punem prova paralel cu coasta şi o a treia voltă să ne ducă la Varna; dar asta însemna dintr-un foc dublarea lungimii drumului, deci plină noapte în Golful Varna, tăiat de vapoare. Spre stupefacţia mea, nu pot veni spre 280°. Maximum pe care mi-l permite *„Hai Hui 2"* este 310°, asta înseamnă câteva mile la sud de Şabla, adică a pierde tot ce-am câştigat până acum. Uitasem lecţia servită la Constanţa. *„Hai-Hui 2"* nu vrea şi pace. Inutilă orice manevră. În plus se rupe colţul de mură al focului de furtună, foc de împrumut care flutură bezmetic şi pe care abia-l potolesc Răzvan şi Aurel. Janot suportă stoic duşurile cu apă de Caliacra. Se adaugă deriva de vânt şi curent aşa că pe la orele 16.00 văd Şabla şi în babord Cap Caliacra. Mă apucă toate furiile. O zi de navigaţie irosită. Sigur! Nu suntem la concurs! Sigur, este prima noastră zi de navigaţie adevărată. Cea dintâi zi de după aclimatizare. De ce nu urcă atât cât scrie cartea? Sunt eu atât de ageamiu încât îmi scapă ceva esenţial în manevră? Imposibil. Ce este altceva de făcut decât să strângi vântul până la limită, păstrând o viteză convenabilă, fără să măreşti deriva în neştire? Nici marea nu este tocmai ce trebuie pentru o fâţâială în volte, vântul jse întăreşte vizibil, atinge 17 m/s, valurile cresc şi noaptea se apropie. Dacă nu reluăm navigaţia spre Bosfor, este absurd să ne canonim în volte spre Varna şi singura salvare onorabilă, dacă nu vrem să ne întoarcem la Mangalia, lucru foarte uşor cu viteza pe care o avem, atunci să ne punem la adăpost în baia Muhu-Liman. La Mangalia nu mă întorc nici dacă mă spânzură la catarg. Demonstraţia primei zile ajunge. Evident, ieşim la nord de Şabla. Nu se poate. Văd o aşezare la sud de Şabla, care, prin binoclu, pare că are un cheu şi pe hartă nu este indicată nicio interdicţie de acostare. Ca să ajungem acolo sunt necesare încă două volte. Proiectul Varna cade de la sine. Singurul adăpost, sub faleza Capului Caliacra, sau acel Kamembriag cu cheul lui salvator. Deci la muncă. Hotăr îrea este mediocră, dar este singura pe care o oferă posibilităţile noastre de manevră în varianta: adăpost la coastă. Varianta era excelentă dacă noi am fi făcut navigaţie strict costieră. Atunci dublam coasta la 2 mile, vedeam Muhu-Liman, intram la adăpost pe lumină şi Janot putea să-şi pună la fiert oala minune. Voltă. Strângem vântul. Nimic mai descurajator pe furtună, decât încăpăţânarea lui *„Hai-Hui 2".* Există mereu tendinţa absurdă de a-ţi impune voinţa, dincolo de condiţia obiectivă a navei. Cred că secretul reuşitei este de a exploata calităţile şi a anula prin manevră defectele

navei, dacă ele nu pot fi convertite în plusuri. Aici intervine vina singulară şi capitală a skipperului care, după constatarea incapacităţii iahtului de a urca convenabil în vânt, nu trebuia să plece la drum până lucrurile nu se remediau. Poate că şi cei care lucraseră iahtul ar fi trebuit să-şi prelungească responsabilităţile până după terminarea probelor. Pe valuri şi pe vântul care atinge 20 m/s, adică gradul 9, adică furtună, adică marea de gradul 6, foarte montată, este mai greu să faci reproşuri. Toată lumea este în cockpit. Se vede faleza înaltă, cerul apasă greu deasupra ei şi abia la ora 17.05 vedem limpede Kamembriag, Janot porneşte motorul şi cu randa şi motorul, taca-taca, ne apropiem cu 3 noduri, ceea: ce nu este prea încurajator, j La ora 18.10 mai avem 2 mile bune. Vântul scăpat pe după coasta joasă ne face mizerie. Se întunecă. De la Kamembriag izbucneşte o salvă de artilerie. Proiectilele se sparg în aer, la mare înălţime, deci se fac trageri aeriene şi unde se fac trageri nu are ce căuta un iaht, aşa că virăm de bord şi, stabilind Caliacra drept port de adăpost, dublăm faleza spre Cap Caliacra. Comit două greşeli simultane. Conform înţelegerii tacite închinate zeului motor, cedez echea proprietarului motorului, adică lui Janot. A doua, împotriva evidenţei, accept ideile celor mai gureşi. evident străine de realitate şi cunoaşterea mării. Prima greşeală este una cu urmări pozitive. Cunoscându-şi motorul şi plimbându-se cu barca lui automobil, Janot ara antrenament şi, cum s-a coborât vela, pilotajul lui *„Hai Hui 2”* este pe mâini calme şi sigure. A doua greşeală însă este de neiertat, pentru că, nefiind la sindicat, sau la Ufedere, putea avea consecinţe grave. Pregătim farul din babord, deocamdată inutil şi proiectorul de mână cu baterie uscată a lui Janot, care, după el, ar avea proprietatea să bată la câteva sute de metri. Coborâm spre sud la adăpostul coastei din ce în ce mai înalte şi abia punem 2 mile între noi şi Kamembriag când se lasă întunericul şi cu el începe o…

…NOAPTE DE GROAZĂ!

La început este un întuneric vânăt, mai curând un semiîntuneric, un fel de clar-obscur vineţiu care se întinde pe marea vânzolită de furtună. De fapt sunt două mări distincte. Marea ecranizată de faleza înaltă în care ne bălăcim noi, cu valuri moderate şi marea de dincolo, haotică, plină de spuma valurilor, deasupra căreia cade un cer roşu-vineţiu, cinic şi mizantrop. Departe spre vest, lumina zodiacală, ternă, cu nimic din frumuseţea ei translucidă, între noi şi lumina aceea de deasupra bătrânului continent, unde oameni normali se duc la cinema, ori joacă pietre, ori citesc, ori bârfesc, există un prim plan cu mare şi stânci. — Prova tribord. Stâncă submarină!… — Văzut! — A doua stâncă. Seamănă cu un câine! — Văzut!…Planul acesta, aproximativ orizontal, este plin de amurg păstos, dens, bântuit de sunete. Vâjâitul vântului în Sarturi. Chicotul lui obscen când se gâdilă frecând catargul. Plescăitul sec al valurilor izbind coca. Scârţâitul raiurilor. Desigur randa a fost înfăşurată pe ghiu şi în afară de faptul că stăm ciucure, totul pare normal la bord; dacă neliniştea n-ar chiţăi, acolo sub morga fiecăruia. Apoi., planul al doilea. Faleza. La început distinctă, cu cratere adânci. Cu văi şerpuite, ori cu canioane abrupte: efectul de horn, atenţie la efectul de horn al văilor, faleza din ce în ce mai

obscură, pierzându-şi accidentele şi particularităţile şi odată cu ele speranţa de a distinge Muhu Liman. Dincolo de faleză numai cerul, cenuşiu, plin de vânt. În tot lungul acestei faleze harta indică stânci şi recife. Există un picior de deal abrupt şi răsucit ca o cochilie, pe care, dintr-odată, stupoare, se aprind constelaţiile unei localităţi. Harta nu indică nicio localitate, dar iată, ea există şi după risipa de lumini, după desenul lor, după jăratecul unui focar de lumini roşii-portocalii, parcă scena unui teatru în aer liber, pare o staţiune estivală. Şi, zei ai zeilor, iată patru lampadare cu lumină galbenă, penetrantă, pentru a fi văzute pe ceaţă, aliniate api oape de nivelul mării, aşa cum se văd toate luminile din lume care balizează un cheu. — Un cheu, strig plin de ardoare. — Nu este niciun cheu, mi se răspunde şi rămân stupefiat nu de faptul că se neagă evidenţa, dar de faptul că oameni care nu văzuseră niciodată de pe mare noaptea, cum arată un cheu, au atâta siguranţă în a formula concluzii fără replică şi că băieţii o fac cu nonşalanţă, ce importă, importă faptul că nu-i poftesc în cabină, nu pun mâna pe eche şi nu îndrept prova spre acel loc miraculos şi aici recunosc cu spaimă acel soi de mutilare interioară care mi se trage de la şedinţele profesionale, sau care ar trebui să fie profesionale, în care autori ai unor broşurele prizărite, pline de angoasa impotenţelor de toate genurile, reuniţi în cor, pun note literaturii, pun la colţ pe scriitori, pe unii îi trec chiar la penitenţă în genunchi, clamează numele libertăţii şi în contul acestui nume, cu glasuri duhnind a cârciumă, se instalează în avanscenă, cer drepturi care depăşesc astronomic travaliul lor mizer şi, unde nu reuşesc cu ţipetele, reuşesc cu insulta; desigur nu există niciun termen de comparaţie între ce se întâmplă acolo şi aici, dar există embrionul metodei şi există trauma ei, nu ciocnirea de vanităţi interesează, interesează climatul care le generează şi faptul în sine depăşit la bord se translează însă în carnetul de fişe, ca un punct de vedere, ca un reper social. Apoi se aprinde farul Caliacra, aşa cum este scris pe hartă, cu baza la 67,6 m înălţime deasupra mării, cu vârful la 77,3 m şi, de la el spre noi, un al doilea far, fără sclipiri, cam la distanţa la care ar trebui să fie Muhu-Liman. Deocamdată tac şi observ. Am învăţat lecţia. Este sau nu este far? în mod sigur, după înălţimea faţă de sol şi intensitate este un far. Rămâne de văzut dacă indică sau nu Muhu-Liman. Nimic mai dramatic pe furtună decât un far cu sclipiri, aşezat pe un promontoriu înalt, la picioarele căruia se sparg valurile de stâncile risipite în apă. Este una să vezi un far din larg, chiar pe furtună şi este alta să-l vezi de aproape, dominând mare şi cer, scoţând din întuneric în timpul sclipirilor abruptul falezei, stâncile de la picioarele lui, volbura valurilor, ca în intervalul de întuneric totul să cadă în haosul primordial. Noaptea se concentrează în cele 0,7 secunde de sclipire şi în cele 4,3 secunde de întuneric… Ne apropiem. Ochii mari. Este clar că după Cap, va fi iadul. Se aude vâjâitul vântului. Vedem stâncile masive, negre, înconjurate de gulerul alb al spumei şi al valurilor.

— Stâncă, prova tribord!

— Văd perfect, spune Janot.

Farul cocoţat în cer începe să se rotească uşor în tribord. Între copastie şi piciorul falezei, apă şi stânci. Întuneric. Pârtia de lumină a farului măturând cer şi mare. Arborada trecută prin raza luminoasă intră în fantastic, întuneric orb. Raza

luminoasă. Farul într-o lumină ireală, întuneric. Şi iadul. Iadul izbindu-ne în prova, iadul prăbuşindu-se din cer chiuind, ieşind bolborosind din valuri, gata să ne înghită cu ţâfne cu tot. Văd luminile de la Bolgarevo şi Cavarna; dar nu-mi spun nimic. Vântul mătură coasta din plin. Imposibil de înaintat cu motorul, prea slab pentru asemenea furtună. Rulăm puternic. Trebuie să ne adăpostim după Cap Caliacra. Cu riscul unui rondou de 380° pe asemenea valuri. Fără vele, *Hai-Hui 2"* nu înseamnă nimic. Janot execută rondoul magistral, împinşi de vânt şi val, în câteva minute suntem la adăpostul Capului. Trecerea este atât de bruscă, încât secătuieşte. Câteva păcănituri. Linişte. Motorul face grevă. Este singurul lucru care ne mai lipsea. Consult tehnic între cei doi specialişti, Răzvan şi Janot. Până la urmă se constată că s-a golit rezervorul. Se pompează benzină în rezervor. *„Hai-Hui 2*", în derivă, este împinsă spre larg. Trasul la sfoară cu gingăşiile lexicale de rigoare, când motorul se încăpăţânează să nu pornească. Duhoare de benzină. Uraaa! A luat-o! Dublăm coasta de aproape. O pipăim cu vârful fascicolelor luminoase ale bateriilor întrunite. Nimic. Vânt şi atât. Nu vedem niciun Muhu Liman, doar constelaţia aceea de lumini estivale. Mă obsedează al doilea far. Imaginez un calcul al distanţei dintre cele două faruri, după vechea metodă din aviaţie şi parcă ar fi o milă marină. Zic: – Este farul de la Muhu-Liman. Torent de proteste din partea lui Răzvan şi a lui Janot. — Un automobil, zice Janot. — O casă, zice Răzvan! Cunosc chestia, am trăit-o şi la *„Mircea";* dar nu după 20 de ore de navigaţie; după patru luni de hâţâială pe mările câte vor fi fost şi de-a latul Oceanului; aceia erau marinari, îmi zic, şi cum nici privirea de Argus cu care se laudă Janot nu are calităţile razelor infraroşii, vedem o lumină singuratică spre piciorul falezei, înainte de constelaţia estivală şi hotărâm să aruncăm ancora acolo, la o distanţă onorabilă faţă de coastă, să ne uscăm şi, dacă se poate, să dormim. Deci, Răzvan şi Aurel pregătesc ancorele pentru fundarisit. Se ştie că pentru a asigura efectul ancorei, se dă la apă o lungine de lanţ de trei ori mai mare decât adâncimea apei. Raţiune matematică, scrisă în cărţi. Spre a nu zgâria susceptibilităţi efervescente, comunic ideea în termeni dulci.

— O prostie, mi se răspunde de la prova.

— Stop motorul! Funda ancora!… O, şkipperi prezenţi şi viitori! Rămâneţi la bară implacabili ca destinul. Consideraţi dialogul la bord numai ca divertisment. Controlaţi totul, începând cu voi înşivă şi cu adâncimea apei, chiar dacă cel care are rol în acest sens este gata să-şi dea duhul de frig, indiferent că dârdâie, că este murat până la piele, că are zece copii, lumbago şi la uscat este inspectorul şef al tuturor supradirecţiilor întrunite. Nu avem sondă acustică la bord şi mi se pare monstruos să oblig pe cineva să caute sonda marcată de Pluto, să sondeze şi să dea la apă acea blestemată triplă lungime. După teoria care spune (logic) că natura coastei determină natura fundului, zic nisip şi mâl şi eventual piatră. Zic, dar nu mă duc la prova şi rău fac. Rău fac că nu institui carturi, cu toate că picăm de oboseală, suntem uzi şi sleiţi. Gândesc că vântul, fiind constant de la uscat, este imposibil să gireze de 180° până de dimineaţă, astfel încât o smulgere de la ancoră să ne arunce pe uscat. În cel mai bun caz, o smulgere ne scoate în larg şi cum îmi promit să veghez, nu se va întâmplă decât un mic tărăboi până ridicăm velele, sau pornim

motorul. Pentru siguranţă s-a fundarisit şi ancora Amiralitate, tot la prova. În cabină talcioc şi înghesuială. Firesc. Nu se ştie ce mâncăm; dar coniacul este excelent, urletul vântului atinge diapazon înalt şi *„Hai-Hui 2”* face tot ce poate să se smulgă din hăţurile prea scurte, care-o vâră cu prova în val, care evident ar trebui să scoată skipperul filotim pe punte şi să-l oblige a fila parâmele; dar skipperul este absent pentru că încă nu are reflexele necesare şi bravele lui constatări sunt doar constatări, ca şi când lipsa de experienţă i-ar fi amputat gestul. Iată unde duce grămada de introspecţii a pescarilor abisali. La anularea gestului. Ce dracului! Doar iubesc şi practic literatura epică. Văd de la locul meu de pe cuşetă defilarea acelor lumini vesele şi multicolore, când într-un bord, când în altul. Am făcut destule prostii astăzi ea s-o mai fac şi pe cea mai gogonată. Adică să adorm. Ştiu că suntem la limită. Ştiu că un curent pe care nu l-am identificat, ar putea să ne arunce pe stânci. Este aproape monstruoasă situaţia noastră incertă şi oscilatorie pe această mare hăcuită de furtună, vis-à-vis de opulenţa luminilor de la coastă, de confortul localităţii ascunsă în valea aceea cochiliformă, ca şi în raport de măreţia mohorâtă a farului Caliacra. Când ţi-o faci cu mâna ta, rabzi şi, în cazul de faţă, nu dormi. În plus ai cheltuit o groază de bani, de ani, de vise, ca să ajungi aici şi nu ştiu de ce naiba nu sar peste bord, să mă întorc la Tomis înot, să fac hagialâc la Grădiştea, cu riscul de a-mi pune cenuşă în cap şi a sta măcar o zi pe o saltea din piroane în chip de fachir pocăit. În plus sacul de dormit este umed, al lui Janot ud, echipamentul este şi el ud, apoi începe concertul de sforăituri care dublează tot ce geme, scârţâie, freacă şi bate pe iaht, ca pe o epavă al cărei echipaj zace tăiat la beregată de piraţi. Dacă se adaugă urletul vântului prin crevasele falezei; dar mai ales clăbucitul apei din santină trecând dintr-un bord în altul şi ciuruitul cutiilor de conserve rostogolite în sensul ruliului, universul sonor al nopţii depăşeşte limitele terifiantului, deschizând luminos apetitul pentru iahtingul de croazieră. Se întâmplă că după un timp incert de veghe, când stau în capul oaselor pe cuşetă şi urmăresc rotirea luminilor de la coastă şi când apreciez după far Caliacra şi lumina singulară pe care mi-am luat-o drept reper că n-am derapat şi că suntem în acelaşi loc, să cad într-un somn vâscos, abrupt, populat de scene incredibil de vii, un somn ca o scufundare verticală într-un abis populat cu fantasme. În care trăiesc o stare ciudată de vertij şi tot atât de brusc să fiu catapultat prin plasma ceţoasă a abisului, pe cuşeta mea şi atunci să mă ridic ca un resort şi să urmăresc rotirea luminilor dintr-un bord în altul, ca imediat să recad în starea de semiinconştienţă, lacom de somn, crispat, într-o luptă amorfă dintre veghe şi abandon, totul prelungind noaptea dincolo de suportabil. Nu se ştie când, ceva rece mi-a raclat sternul. Nu în urechea interioară am auzit lucrarea crâncenă a ancorelor frecând bolovanii de pe fund, ci exact pe stern. O forţă necunoscută vrea să împlânte prova în apă. Iahtul cabrează, aud hârşâitul ancorelor, smuciturile parâmelor se transmit corpului navei, un craac puternic, apoi un balans lin şi senzaţia desprinderii. A plutirii. Dacă s-au rupt parâmele ancorelor ne-am ars, îmi zic şi într-o clipă sunt pe punte. Vântul ne împinge spre larg. Slavă Domnului! Ne împinge puţintel prea repede, constelaţia de becuri roşii rămâne în pupa tribord, conturele coastei sunt lăptoase, prevestind zorii. — Alarmă, strig perforând sforăiturile şi somnul. — Ne-a smuls de la ancoră,

completez! Ieşiţi la manevră… în cabină foială, hârşâituri şi nimeni pe punte.

— Ce faceţi? întreb. (începem să dansăm, ieşiţi de sub ecranul protector al coastei.)

— Ne încălţăm să nu răcim!

— Veţi fi nişte înecaţi frumos încălţaţi, zic.

După cum rulăm, blând şi egal, îmi dau seama că ancorele sunt la locul lor. Au avut prea puţină parâmă. Cu Răzvan trec să molăm parâmele şi să urcăm ancorele la bord. Nu este niciun pericol. Vântul ne scoate la larg.

Aurel şi cu Janot se ostenesc să pornească motorul.

— Ora, întreb.

— 03.40, răspunde Janot, care are un ceas remarcabil.

Motorul păcăne. Se opreşte. Tuşeşte. Ca orice motor din lume, plin de bunăvoinţă. Dansăm. Am ieşit de sub protecţia Capului. Dacă nu porneşte, ridicăm velele. Dar porneşte. Iar se opreşte. Se luminează vag de ziuă. În sfârşit. A pornit. Sunt la prova şi văd. Muhu-Liman. Muhu Liman, portul de aur visat. Şi, deasupra băii, exact pe malul stâng al râpii care o prelungeşte în uscat, înalt, spoit alb, cu oglinzile de rigoare… farul. Nu am delicateţea să tac.

— Farul, zic… Automobilul.

— Muhu-Liman. Stânci în stânga. Stânci în dreapta. Un minigolfuleţ, o plajă dulce, o râpă înaltă şi sălbatică prin care urlă vântul, o căsuţă sub faleză (îmi aduc aminte de povâstea tragică a Capului Maleas, cu navigatorul grec care şi-a pierdut acolo soţia şi echipajul şi care, durându-şi o sihăstrie, aprindea focul în fiece noapte spre a semnala corăbiilor acel cap primejdios, dar atunci eram la *„Mircea”* şi în prova se deschideau largi orizonturile Mediteranei), o potecă, o lotcă, doi pescari care scutură un talian şi, mai în fund, ceva care odată a fost o cherhana. Pescarii sunt simpatici, unul vorbeşte româneşte şi diavolul mă pune să-l întreb ce reprezintă luminile acelea roşii şi galbene din golful pe care-l face faleza Capului Caliacra, cu coasta.

— *Club Méditerranée,* mi se răspunde şi simt că-mi vine să pun mâna pe retevei, dar Janot şi Răzvan declară ritos că ei se vor ocupa de rearanjarea interiorului, aşa că, plini de entuziasm, trecem la treabă. Adică ancorăm aruncând ancora în apa clară, întindem o saulă în chip de mandar de jur împrejurul Sarturilor şi straiurilor şi pe acest mandar se pun la uscat sacii de dormit pe care-i stoarcem zdravăn, după care trecem la explorarea santinei şi a depozitului de sub cuşete. Vai nouă. Apa intrată pe sub capacul tambuchiului nu numai că a dezlipit etichetele borcanelor şi borcănaşelor umplând santina cu hârtie, dar câteva borcane din sticlă conţinând roşii umplute s-au spart şi fleaşca aceea oribilă a mânjit totul, până şi schimburile lui Răzvan şi Aurel, aşezate sub cuşete. În plus o cămaşă superbă, crem de la pachet, a doctorului fiind pusă alături de una roşie… Jale. Tot ce am pus sub cuşete este mânjit cu roşii şi îmbibat cu apă de mare. Dar de fapt suntem vineri în 30 iunie şi luna asta, care ne-a batjocorit destul, este pe cale să sucombe. Aşa că deschidem un capitol nou al vieţii noastre de navigatori încercaţi, care se numeşte:

ESCALA TEHNICA LA MUHU – LIMAN

Se constată două lucruri. Că nu este bine să umpli santina cu borcane, sau cutii de conserve, pentru simplul motiv că acolo se află locul unde se strânge apa pe care o face un iaht din lemn. Acest prim punct se ramifică în două subpuncte: întâi, toată masa de conserve rulează odată cu iahtul, accentuând ruliul, volumul de apă dezlocuit creşte nivelul acesteia din santină şi doi, hârtia desprinsă de pe cutii înfundă pompa de santină. Al doilea lucru constatat este că umorul de la uscat nu are nicio tangenţă cu umorul iahtingului de croazieră şi acest punct cu două subpuncte: cu toate că în profesia lui, Aurel este obligat să facă zilnic tot felul de noduri pe catgutul cu care-şi coase pacienţii, sau tocmai datorită acestei obişnuinţe, a executat un asemenea nod la pavilionul care se onorează, adică cel bulgăresc ridicat la crucetă, încât pavilionul a rămas înţepenit acolo, refuzând să coboare. O problemă. Cum dracului să te caţeri acolo? Al doilea subpunct, fiind de rând la veselă, cu cel mai firesc gest din lume, doctorul scapă peste bord lighenaşul din plastic agonisit pe Smârdan cu Stela şi lighenaşul liberat de corvoadă pluteşte vesel în derivă, dus la larg de vânt şi de curent, înainte să gândim că legea ne-a obligat să avem la bord o coşcogea cangea. Deci, avem treabă după ce facem mutre lungi privind lighenaşul chiulangiu pierind la orizont. Sacii de dormit fluturaţi de vânt sunt pe cale să se zbicească. Vreme ternă. Efectul de horn al canionului este teribil. Masele de aer înghesuite între pereţii înalţi scapă la larg detunând.
Cu toate că suntem în gura hornului, tăiaţi de vânt, după ce-am trăit azi noapte, locul este o gură de rai. Cei doi pescari invitaţi la bord examinează iahtul, bem împreună o vodcă şi ei ne dau o sacoşă cu stavrizi, pe care Janot făgăduieşte să-i gătească imperial. Răzvan are tehnica în buricul degetelor, aşa că îşi bricolează un sistem de a ţine cuşeta ridicată pentru a se aerisi. Apoi urcă pe umerii lui Janot care se ţine de catarg şi încearcă să agaţe pavilionul rebel cu cangea. Travaliu inutil. Nici prelungită cu tangonul cangea nu ajunge la crucetă. Neavând linişte cât timp se găteşte, inginerul confecţionează o scară de pisică din parâmă de nylon şi cozi de mătură retezate în chip de trepte, pentru viitoarele băi în mare. Începem să ne vedem fiecare de-ale lui. Cum este hotărât să facem o escală la Varna, îmi calculez elementele de navigaţie. Mâine traversăm golful Varna de la Cap Caliacra la Varna, adică 37 mile marine, punem răul înainte, adică viteza medie de 3 noduri – timp estimat, în cifră rotundă 14 ore, pentru că trebuie mai întâi să ajungem la Cap Caliacra. Refugiu: Balcic, rada Batova. 14 ore de navigaţie, absolut înălţător. Ca să ajungem ziua, pe lumină, trebuie să plecăm cel târziu la orele 04.00. Interiorul a devenit civilizat. Răzvan şi Janot se laudă că pun mâna cu ochii închişi pe conserva 13 bis, pe caşcavalul 2 A şi aşa mai departe. În frenezia lui gastronomică, Janot a amarat între sarturile din tribord un cinstit jambon de porc şi un sac de cârnaţi. Orice protest a fost inutil. Orice argument legat de apa de mare şi soare a fost combătut vehement. Apa de mare nu poate decât să săreze produsele amintite. Soarele nu le poate decât usca, tocmai de ceea ce ambele produse au nevoie. Totuşi, ca un hatâr făcut șkipperului, totul se înveleşte într-o plasă, peste care se leagă un sac din nylon. În bordul opus este legată barca lui Aurel. Bravul

meu prieten are o mină dezolată privindu-şi superba cămaşă boită indecent, cămăşile la patru colţuri murate, totul fâlfâind de jur împrejurul iahtului, care arată ca un talcioc plutitor, dar suntem într-o sihăstrie absolută, prietenii noştri pescarii au plecat să ducă stavrizii prinşi la restaurantul de la Cap Caliacra, pe care l-am văzut cu secundul, peştii sfârâie în tigaie şi cu oarecare bunăvoinţă încăpem, dacă respectăm strict regulile de circulaţie la bord. Aici, ca în toate cărţile de acest gen, trebuie să facem punctul. Să vedem cum stăm real cu toate ale vieţii noastre de lupi de mare în devenire. Primul lucru de trimis în infern este lipsa celui mai banal obiect al cotidianului. Closetul. Teoretic el există sub formă unei găletuşe albastre, modeste, care, înainte de a servi acestui scop onorabil, a servit amestecului necesar fibrei de sticlă cu care s-a confecţionat puţul ancorei. De la această întrebuinţare mai mult decât cinstită, a rămas cu un strat de smalţ incolor şi absolut inodor, strat care lui Răzvan îi produce repulsie şi o stare preinfracţională. LI suspectez că vrea să arunce găletuşa în mare. Drept pentru care o leg cu capătul unei saule de toartă şi cu celălalt capăt la un strai. Obiectul există. Necesitatea există împătrit. Modul de funcţionare este însă controversat acerb. Eu zic, în staţionare, la cabină, cu restul echipajului afară. În marş, găletuşa şi urgentatul la puntea prova. Lenevia lui Iacob şi culanţa mea, iată, nasc probleme sanitare. Pe mare rea, chesţiunea se conplică la infinit şi acrobaţia cu posteriorul deasupra valurilor, agăţat de balconul prova l-a blestemat pe Iacob pentru tot restul zilelor lui. Ştiam că islamicii spre deosebire de creştini folosesc apa, nu hârtia higenică. O facem şi noi, cu apă de mare care, se spune, împiedică formarea hemoroizilor. Iată avantajele nete ale modului nostru de viaţă la bord, care. Scutesc pe toată lumea de a descoperi un vraci pentru acest gen de maladii compromiţătoare.

Vesela se spală într-o găleată mare, galbenă, aşa că orice confuzie se anulează aprioric. Noi nu ne mai spălăm, pentru că recipientul a fost dat pe gârlă tocmai de reprezentantul sănătăţii la bord. Cu bucătăria stăm bine. Janot se arată îndatoritor şi plin de zel, cu toate că în general are un aer burzuluit şi uşor ofensat. Are dreptul, îmi zic. Fiecare cu aerul lui. Având cel mai comod loc de pe barcă, unde nu-l deranjează nimeni, asta pe timp frumos, are în acelaşi timp cel mai nenorocit loc pe vreme proastă. O parte substanţială din Marea Neagră îi curge în cap. Răzvan hotărăşte să anuleze chesţiunea, închizând capacul peste un sac de nylon. Ne descoperim talente necunoscute. Începem să ne obişnuim unii cu alţii. Îmi spun că, în asemenea situaţii, pentru a coabita, este necesar să treci peste defecte şi ticuri, scoţânau-ţi în evidenţă calităţile coechipierilor. Altfel se ratează totul. Se ajunge la intoleranţă şi la ora 18.00 constat că barometrul indică 760, deci creşte, lochul a înregistrat 141 Mm şi temperatura este de – 22°. Velistul care vine de la Constanţa, Mangalia, Şabla, Cap Caliacra trebuie să ştie că la aproximativ jumătatea distanţei dintre Kamembriag şi Cap Caliacra se află un punct al marelui club de iahting „Méditerranée" cu cheu şi facilităţi; iar dacă îl ratează, atunci găseşte baia Muhu-Liman, la care se orientează faţă de farul fără sclipiri, cu lumină albă, pe care să-l ţină mereu în prova babord, când vine perpendicular pe coastă şi numai aşa trebuie venit aici. Că în general coasta de la Constanţa la Cap Caliacra este neospitalieră şi să creadă cu fermitate în indicaţiile care consemnează tăria şi parşivenia vântului

de vest. Dacă aş mai repeta drumul, gândesc umplând foaia *Jurnalului de bord,* atunci aş pleca cu iahtul perfect pregătit, cu nimic făcut de ultimă oră şi de mântuială, aş folosi acest vânt de la travers, aş dubla coasta până la Cap Caliacra şi de aici aş lua largul punând prova pe Bosfor. Dar ce te faci cu Muhu-Liman în cazul ăsta? Cu vântul care l-a înspăimântat pe Ovidiu? Cum ai nota în *Jurnal:* „Ora 17.55. Stăm de vorbă în careu. Simt că ne desprindem de la ancoră şi derivăm în larg. Alarmă!… Janot îşi porneşte motorul, revenim mai la nord de gura văii, la adăpostul cabanei şi al falezei, filând 20 de metri de parâmă, pentru 4 m adâncime". Apoi vine noaptea. Apoi se aprinde farul, chiar în babord, luăm puncte de reper exacte şi, marinăreşte, intrăm în carturi de noapte. Fac ultimul cart dinspre zori, pentru a putea pregăti iahtul de plecare. Vântul urlă nebuneşte, un urlet hâcâit, în reprize, când ţiuit, când văicărit, dar cartul este la post şi, dormind ca la bord, observ aproape din oră în oră lumina farului de la Muhu-Liman exact în hubloul unde trebuie să fie. Când intru de cart, se presimte lumina, undeva dincolo de dunga orizontului, în cerul lăptos şi puntea se acoperă cu o rouă densă, în vreme ce pescăruşii care cuibăresc în faleza abruptă îşi încep concertul gutural de dimineaţă.

ÎN GOLFUL VARNA

Sâmbătă 1 iulie ora 04.45. Barometrul 703. Deci, creşte. Deci, previziune de timp frumos. Pregătim iahtul pentru marş. Suntem gata de ridicat ancora la ora 06.00. Vântul suflă în rafale de până la 12 m/s. Moderat îmi spun. Îmi adjudec cartul cu Aurel în cockpit, după ce am revăzut calculele de navigaţie. Este prima noastră etapă de navigaţie la compas, fără repere la coastă. Ridicăm ancorele şi velele. Cerul este pâclos. Vântul scăpat prin horn ne ajută să manevrăm spectaculos. Cei doi pescari veniţi să scuture talienele ne spun că azi noapte a fost o petrecere în cabana lor, au mai tras cu rachetele din amuzament, noi văzusem şi auzisem totul, dar nu ne explicasem efervescenţa de la uscat. Semne de rămas bun, lochul demarează şi poc! Se rupe singură legătura pavilionului bulgar de la crucetă. Luat de vânt, pavilionul cade în mare. Manevră de „om la apă", adică volta sub vânt, în vânt având coasta şi stâncile, recuperăm pavilionul şi dublăm coasta înaltă, roşietică, abruptă şi aridă, având pe loch 6 noduri. La 06.26 suntem la traversul Capului Caliacra. Văzut ziua, şi pe vreme aproape acceptabilă, peisajul are mai puţină măreţie decât noaptea pe furtună, în schimb este un excelent reper de navigaţie. Când dublăm Cap Caliacra şi luăm la compas 240 °, vântul şi valul încep să ne lucreze puternic. *„Hai-Hui 2"* îşi demonstrează calităţile. Având vântul din tribord cu un cart dinaintea traversului, în general cu 12 m/s, murele în babord şi bandată cu 10°, *„Hai Hui 2"* ia uşor 8 noduri. Din nou pilotajul devine o plăcere. Din nou valuri atinse cu etrava deferlează rapid peste cabină şi se sparg în cockpit, din nou vântul şuieră în arboradă, din nou se aude bulbucitul apei sub chilă şi velele portocalii, decupate din cerul pâclos deasupra spumei albe a valurilor, pun o pată de culoare în peisajul cu mare şi cer, în timp ce Cap Caliacra, coasta cu Bolgarevo şi Cavarna se estompează în lumina difuză, plină de pulberea de apă cu care a îmbibat-o furtuna de azi noapte. Aurel stă în babord, rezemat de cabină. Răzvan şi

Janot dorm, sau încearcă să doarmă şi sacul de nylon prins sub chepengul bocaportului obturează oarecum mai convenabil acest loc de acces al Mării Negre în cabină, aşa că nu se mai aud sibilinele imprecaţiuni ale maestrului.

Ce l-a îndemnat pe Aurel să-şi lase bisturiul, copiii, femeia, grădina cu piersici din satul natal, să vină aici ca să-l bubuie valurile în spinare, să se arunce în necunoscut, alături de nişte străini, având un singur reper la bord, o prietenie veche, de 15 ani nehrănită cu prezenţa, mai mult o prietenie sentimentală şi de bibliotecă decât una activă?

„În noaptea aceea la Caliacra nu am avut timp să mă autoanalizez şi nici măcar să-mi fie teamă. Eram crunt de obosit. Petrecusem toată după-amiaza cu tine în cockpit, primisem în faţă şi pe genunchi zeci de deferlanţi, eram ud până la piele şi Capul Caliacra părea că nu se mai iveşte. Seara când am atins partea sudică a Capului, voi aţi pus în funcţie motorul ca să ne întoarcem la adăpost, alte câteva ore irosite pe care eu le-am petrecut încercând să mă usuc şi să mă odihnesc în cuşetă şi, ridicându-mă din când în când, vedeam defilând prin faţa hubloului luminile coastei, foarte aproape. Am revenit pe punte la intrarea în Muhu-Liman, care a durat şi ea destul de mult. Părea foarte aproape, dar parcă nu mai ajungeam. Aţipisem când am simţit ciocanele de apă zguduind barca. Nu le-am luat în seamă. Apoi când ai strigat că suntem în derivă, am sărit să mă îmbrac. Trăsesem pe picior un ciorap şi eram în pijama când m-ai chemat la ancoră şi am ajuns acolo cu numai un ciorap pe un picior. Am ţinut amândoi ancora de cablu destul de mult timp, cât a durat manevra de întoarcere cu motorul. Îţi spun sincer, nu am tremurat decât de frig, n-am avut timp să-mi fie foarte frică deoarece aveam o treabă, trebuia să ţin în mxini ancora! Muhu-Liman e un loc de vis, căruia, bineînţeles, ai să-i dedici un capitol. A fost o zi minunată ca cea din Sivriada. Am spălat vasele, rufele, am mâncat stavrizi şi am făcut totul cu plăcere. Am făcut de cart de la 9 la 12 noaptea şi păcat de episodul cu chefliii aceia care m-au cam pus pe gânduri asupra intenţiilor lor… Nu am file de jurnal utilizabile. Am notat unele lucruri foarte lapidar, bazându-mă pe memorie… Aş face capitole scurte, cuprinzând câte o întâmplare semnificativă, poate fi şi calmul plat exasperant care ne-a ţinut la Cap Emine, fiecare capitol fiind intitulat. E tare frumos aşa, ca o povestire clasică – titlurile pot fi foarte lungi uneori, sau lapidare, după caz, rezumând cuprinsul sau eventual vreo afirmaţie a câte unui membru al echipajului. N-ai uitat cum răspundea M. când îl întrebai câte e ceasul? Era tare mândru de «Atlanticul» – lui, îşi punea ochelarii, îl privea cu atenţie şi răspundea hotărât: «şi şapte minute»! Urma inevitabil întrebarea suplimentară: «cât şi şapte minute?» «Cinci şi şapte minute»…Cred că o făcea intenţionat, afurisitul! În niciun caz nu cred că ar trebui să te axezi pe forma de jurnal de bord care e plictisitoare şi banală, şi oricum fără durităţi şi puneri la punct «postfestum!»…”

Dintr-o scrisoare târzie a doctorului Aurel Martin referitoare la întrebarea mea, cum

vede o carte a călătoriei noastre. Stăm în cockpit amândoi, marea este de gradul 5 spre 6 şi ne bucurăm intens de navigaţia cu vele în golful Varna. Apoi apar vapoare sovietice încărcate cu mărfuri, având acelaşi drum. Apoi se desprind din neant conturele coastei muntoase dintre Balcic şi Cap Nesebâr. Apoi distingem pădurile şi localităţile turistice în tribord, siluetele blocurilor, casele agăţate în poalele muntelui. Vedem în prova rada şi portul Varna, Capul Galata cu farul şi pata albă a unei clădiri, velele albe ale unor ambarcaţii de sport, vapoarele care fac manevra de a se angaja pe pasa de intrare în port. Navigăm în condiţii dure, dar examenul a fost luat cu foarte bine cu două zile înainte. Din port iese un *hetch* care face o manevră largă în prova noastră şi într-un fel ne arată cum se intră în acvatoriu. Echipajul este pe punte. De la uscat vântul aduce arome răscolitoare de tei înflorit. După mirosul sărat, după cel frust de alge şi iod, aroma ne îmblânzeşte. Miroase ca-n verile adolescenţei. Se vede oraşul care a cucerit faleza cu linia blocurilor, se văd braţele elevatoarelor, coşurile şi castelele navelor, plaja. La 12.13 se dă la posturile de manevră. Se lasă velele. Se porneşte motorul, cu Janot la motor şi eche. Până dublăm farul de la capătul digului, velele sunt strânse, legate de ghiu şi strai, se pregăteşte cangea şi se fixează baloanele de acostare. Brusc, ne lovim de aspectul multiform al portului Varna. Adică se vede în babord un plan larg de apă care conduce într-o lagună interioară, în tribord vapoare la încărcat, un cheu la care sunt vase militare cu marele pavoaz ridicat, echipe folclorice şi una de filmare, nave de pasageri, bravul *„Neptun”* şi imediat în spatele digului, un mol al *„Iaclit Clubului Varna”,* cu veliere, bărci-automobil şi lume care ne aşteaptă. Janot spune „văzut”, virează şi se uită foarte atent prin babord, ca să păstreze distanţa faţă de navele militare. Eu mă uit prin tribord, ne apropiem primejdios de cheul din tribord. Janot, impenetrabil la sugestie, zice „văd perfect”. şi-dintr-o dată „bumm”, lovitură puternică în lest, motorul se opreşte şi noi după ce scăpăm de a fi aruncaţi peste bord în ilaritatea generală, ne regăsim echilibrul şi cu el un fel de morgă iritată şi ţâfnoasă. Am izbit o stâncă aflată sub apă. Motorul nu porneşte. De la cheul iaht clubului vine în viteză o barcă-automobil. Conducătorul ei ne cere o parâmă pentru remorcaj. Răzvan reuşeşte să-i arunce o parâmă. Când să pornească, bravul nostru salvator constată că i s-au blocat comenzile timonei în babord, aşa că barca automobil descrie cercuri concentrice în faţa cheului şi noi odată cu ea. Cere aprobarea să ne acosteze la cheul cu festivitatea. Nu o primeşte. Dar iată că ne vine în ajutor o şalupă, care ne remorchează la cheu. De-abia de aici încolo încep adevăratele necazuri. Băieţii sunt amorsaţi, dulcea gâlceavă şi gureşia latină intră în interferenţă cu îndemnurile sportivilor bulgări, cu chiu, cu vai acostăm cu pupa la cheu între două iahturi bulgăreşti, interpelaţi româneşte de un bătrân voinic şi simpatic. Uf! Ne legăm cu prova la geamandură. Dăm două legături la pupa. Se prezintă Penko Gekov-managerul „Iaht Clubului Varna”, cel care ne venise în ajutor. Trebuie să aşteptăm vama şi grănicerii. Nu mai mult de cinci minute. S-a şi telefonat. În mai puţin de cinci minute grănicerii şi vameşul sunt la bord. Perfect curtenitori, operativi, ne întocmesc lista de echipaj, sunt amabili, aşa cum i-am cunoscut de câte ori am intrat în Bulgaria şi totul este O.K. După aplicarea ştampilelor pe paşapoarte suntem liberi să debarcăm. Am aranjat ieşirile în oraş:

schimbul unu Aurel cu Răzvan, în timp ce eu cu Janot facem vesela, scoatem apa din santină şi facem ordine pe iaht. Invit după masă, la bord, pe Penko Gekov, care se înţelege englezeşte cu Răzvan şi Aurel, iar prin intermediul vechiului corăbier Petko Ivanov Gocev, ajutorul managerului, mă înţeleg şi eu cu gazda escalei varneze.

VARNA, UN IAHT CLUB.
O ÎNTÂLNIRE CU COCONUL DOMNESC VLAD
ŞI ALTE ÎNTÂMPLĂRI SURPRINZĂTOARE!

Suntem plecaţi de cinci zile şi starea noastră de disconfort se remontează urgent utilizând cu largheţe confortul pe care-l oferă gratuit şi prieteneşte *„Iaht Club Varna”.* Asta înseamnă un pelerinaj la sala de duş şi lavabouri. Suntem cel dintâi iaht românesc care intră la Varna de 35 de ani. Duşul diluviu şi bărbieritul se fac cu senzaţia greţoasă că totul se leagănă sub picioare. Este un efort de voinţă şi echilibru să nu te propteşti cu nasul în oglindă, sau să nu-ţi tai beregata. Raşi şi roz-bombon după apa caldă, ne împărţim conform programului. Cei doi crai traşi la patru nasturi pleacă pentru două ore. Eu spăl vesela cu apă fiartă şi, Deval”, Janot scoate apa din santină. Iahtul arată ca un talcioc vesel şi multicolor, cu cămăşile colorate, sacii de dormit şi lenjeria puse la uscat. Dar s-o luăm marinăreşte spre a nu dezamăgi dascălii mei de la *„Mircea”.*

„Hai-Hui 2” este legat cu prova la geamandură şi pupa la cheul *„Iaht Clubului Vama”.* Are în tribord iahtul *„Capricorn”* şi în babord iahtul *„Vega”. „Stela Polaris”,* ketch-ul care ne-a călăuzit este în tribordul lui *„Capricom*ilădirea modernă a clubului închide cheul spre ieşirea din port. Digul închide molul spre mare. Pe el circulă pescari sportivi şi perechi de îndrăgostiţi, pensionari şi turişti. Un robinet adus de cheu ne uşurează facerea plinului de apă. Mă îmbrac cuviincios şi îi fac o vizită protocolară managerului, care-mi arată clădirea clubului. În faţa ei se recondiţionează o mahună, mai corect nea Petko o transformă într-o corăbioară. Este cunoscutul hangar de bărci şi atelier, în stânga căruia se află biroul, duşurile, sălile „Iaht Clubului”. Pe o scară exterioară se urcă pe terasa cu vedere asupra portului şi a mării, unde se află o salăbar, decorată modern, conţinând trofeele clubului, fotografii ale iahturilor şi chipul unui ofiţer de marină cu totul expresiv, a cărui poveste o aflu instalat confortabil într-un fotoliu cu totul fix şi perfect vertical, savurând o bere rece, de gheaţă. Penko Gekov s-a îmbrăcat în alb. Am la mine acel „Diary” dăruit de comandantul Deboveanu, pe a cărui primă pagină vameşul mi-a aplicat ştampila portului Varna. Nea Petko traduce. Aflu că *„Iaht Club Varna”* s-a născut în 1972 din iniţiativa marinei comerciale, având corespondent, la Burgas, un alt *Iaht Club* cu care-şi dispută regatele şi performanţele sportive. Iahturile de care dispune, din cele mai moderne, sunt de construcţie poloneză. Au acces numai familiile marinarilor, în afara pregătirii marinăreşti şi sportive, se duce o viaţă de club vie, se dau baluri, totul sub patronajul seriozităţii. Orice încălcare a Statutului atrage eliminarea. Se fac croaziere în grup până la Pireu şi în Marea Egee spre sud, în tot bazinul Mării Negre, atingându-se anual portul Tomis, Odesa,

Ialta, Soci. Bulgaria a iniţiat o regată a Mării Negre, numită „Gheorghi Dimitrov", care se ţine din doi în doi ani cu participarea polonezilor şi a sovieticilor. A fost invitată şi marina noastră cu *„Tomis"* dar, se pare, iahtul are statut nedefinit aşa că iese din când în când la pescuit sportiv şi antrenamente de curtoazie, nevăzând performanţa. Noi nu avem *Iaht Club,* fiind prea comozi să ne complicăm existenţa şi-mi jur în barba rasă proaspăt să particip la prima regată cu *„Hai-Hui 2"* sub flamura clubului „Electrica". Managerul îmi dă lovitura de graţie spre sfârşitul convorbirii. Gheorghi Gheorghiev, marinar de carieră şi membru al *Iaht Clubului,* este primul bulgar care a făcut înconjurul lumii solitar, pe un iaht polonez de serie, botezat*, "Kor Karole".* A ridicat velele la Habana-Cuba la 20 decembrie 1976 şi a terminat ocolul Terrei la finele anului următor, după 210 zile de navigaţie. Solitarul s-a bucurat de o primire triumfală în ţară, în cinstea evenimentului s-a emis o serie de timbre, iahtul a devenit piesă de muzeu. Excelent. O pepinieră de viitori marinari, un *Iaht Club* la nivelul celor întâlnite de mine în ţările cu tradiţie solidă în materie de vele, un navigator circumterestru solitar, ca simbol al temerităţii şi competenţei. Bravo pentru „Iaht Club Varna"! Trebuie să le recunosc marinarilor bulgari iniţiativa, concepţia largă, operativitatea şi ştiinţa găsirii fondurilor cu care şi-au creat şi utilat *Iaht Clubul,* această splendidă deschidere spre mare a tineretului. Penko Gekov, managerul *„Iaht Clubului Varna"* este cel care inaugurează „Diary", notând în el gânduri de animator sportiv. Lângă el nea Petko, fost corăbier de-adevărat, adică căpitan de corabie cu care făcea cărăuşie în Marea Neagră şi la turci, notează în româneşte, cu litere ciudate, jumătate chirilice, jumătate latine: *„Măcar că sunt la 78 de ani nu mă pot despărţi de mare şi de vele".* O profesie de credinţă şi istoria unei vieţi într-un singur rând. Nea Petko mă dădăceşte în legătură cu Marea Neagră. Penko Gekov îmi dă informaţii asupra vânturilor, curenţilor, drumului de urmat până la Bosfor şi Istanbul. Aflu că iahturile bulgăreşti fale escală în golful Moda, unde este un *Iaht Club* la sud de Uskiitari, pe coasta asiatică, de unde Istanbulul este uşor accesibil. Că în Dardanele, dacă ai neşansa să urci din Egee cu un vânt din nord, curentul şi vântul reuşesc să te ţină câteva zile la gura strâmtorii, aşa cum au ţinut iahtul *„Stela Polaris"* cu toate că are un motor *imbord* de 45 C.P. Ştiu că în Bosfor şi Dardanele curentul are sensul N-S şi o viteză care depăşeşte la gâtuituri 4 noduri; ori viteza noastră cu motorul este exact de 4 noduri. Aflu că în golful turcesc Igneada, imediat la sud de graniţa bulgaro-turcă domneşte de obicei calmul plat, ceea ce este bine să evit. Nea Petko mă sfătuieşte să dublez coasta până la Cap Emine, asta înseamnă punctul nordic al golfului Burgaz şi de acolo să pun prova pe Bosfor. Deci, se confirmă de un om care a navigat cu vele o viaţă varianta pe care am gândit-o după ratarea variantei Caliacra-Bosfor. Îi invit la iaht şi facem onorurile casei aşa cum se cuvine. Penko Gekov remarcă raiul din lemn de la capătul ghiului, rai de corabie, dispare şi reapare cu o bijuterie de rai din inox şi plastic, pe care Răzvan întors din oraş îl montează pe loc. În atelierul din hangar, cu bunăvoinţa gazdelor, Răzvan confecţionează o manivelă pentru pompa de santină. Simţim din plin prietenia eficientă, ajutorul marinăresc şi sportiv, lucru care destinde după acest început dur şi ostil. Este o prea frumoasă după-amiază de vară, Aurel mi-a adus o ilustrată pe care o scriu secundului şi, cum ne-a venit

schimbul, este vremea să dau un tur prin Varna. Janot şi-a fixat un rol; ori poate aşa este el. Nu comunică decât eliptic şi numai în sensul serviciului la bord, este cenzurat, rece şi permanent ofensat, prompt la orice solicitare care ţine de rolul de echipaj, perfect singuratec, prezenţa lui la bord este convenţională; dar eficientă, aşa că plecăm focare pe cont propriu şi înţeleg să-i menajez acest fel de a fi, atâta vreme cât nu aduce prejudicii întregului. Portul Varna este de fapt un complex pitoresc care are patru aspecte pitoreşti total distincte: portul de iahting cu iahturi şi catarge zvelte, legănătoare; portul alăturat, de pasageri, de unde pleacă din jumătate în jumătate de oră *„Rachete* acele nave rapide de pasageri cu aripi portante, spre Burgaz sau alte localităţi de pe litoral, portul comercial, de mărfuri şi şantierul. Portul de pasageri este viu, plin de lume, perechi tinere în vacanţă, *„Rachete"* care vin la acostare, oricare iau largul, *„Neptun"* legat la cheu, forfotă, bunici plimbându-şi nepoţii şi arătându-le vapoarele. Pe cheu şi cavalet *„Kor Karole",* iahtul care a făcut turul lumii. Îmi pun ilustrata la cutie, admir clădirea modernă şi vastă a gării de pasageri şi, filând panglica de asfalt mărginită de dig, o iau spre oraş cu sentimentul acela ciudat al celei dintâi debarcări din viaţa mea, în Gran Canaria-Las Palmas. Este o înserare adâncă, uşor hieratică, aerul este greu, îl simt greu pe pleoape, greu de aroma teilor, are culoarea mierii, pescăruşii de pe acoperişuri clamează trist, sfâşietor, castanii, cunoscuţii castani ai Varnei ţes mreje de întuneric străveziu sub coroanele lor stufoase şi seara are în ea o duioşie stranie, în care nu mă regăsesc. Îmi plac bulevardele largi care deschid perspectiva oraşului. Piaţetele pline de castani şi flori sunt ticsite de lume. Lume la plimbare, un urcuş abrupt pe străzi vechi şi dintr-odată baia de lumină a Corso-ului varnez unde aerul fierbinte al nopţii îmbracă oameni şi lampadare într-o peliculă aproape fosforescentă, toată lumea se plimbă, vitrinele sunt iluminate viu, există brusc o nostalgie secretă de a fi doi, de a comunica secundului, s-a produs o breşă în superbia şi orgoliul singurătăţii, mă simt inoportun în lumea asta la ea acasă, cuprinsă în carcasa unui univers care-i aparţine şi migrez spre străzile obscure, în serpentine, acolo unde mă regăsesc în intimitate cu mine însumi. Îmi place Varna, este a treia oară când fac escală aici, îmi place vitalitatea şi robusteţea ei, casele ei vechi pline de amintiri, grădinile saturate de flori şi parcurile, castanii mereu plini de adolescenţă şi aerul în care se ghiceşte gustul amărui al mării, întunerecul căzut între retină şi ziduri dincolo de care există masa cinei familiale şi ecranul fluorescent al televizoarelor, plânsul unui copil izbucnit printr-un geam deschis de la mezanin, râsul sonor al unei femei tinere estompat brusc de foşnetul unei tufe de liliac, sau poate de buzele iubitului… îi aud paşii, cu toate că de la început, adică din clipa când vameşul mi-a aplicat ştampila pe paşaport şi mi-a spus că sunt liber să debarc, de la început mi-am spus că voi evita această întâlnire, cu riscul să nu ies în oraş. Nu pentru că mi-ar fi frică, sau că mi-aş reproşa ceva în conduita faţă de el, cu toate că atunci, la Istanbul… Tocurile cizmelor lui înalte, din piele galbenă de Cordoba lovind caldarâmul, clinchetul pintenilor din aur curat şi glasul rămas cinic, tăios şi ironic.

— Lacul este în partea cealaltă, spune.

— Ştiu, măria ta!

— Ce cauţi aici?

— Fac escală cu *„Hai-Hui 2”,* doamne!

— Îţi pierzi timpul.

— Nu s-ar putea spune.

— Tot căpăţânos?

— Cu voia măriei-tale!

— Nu vrei să rectifici nici acum?

— Ce-ar aduce, în plus, o rectificare, măria-ta? Lasă-i memoria aşa cum se păstrează în documente.

— Falsuri peste falsuri. O mie de scribi plătiţi c-un blid de linte să umple terfeloagele cu minciuni şi osanale.

Atunci la Braşov mi-au scăpat din ţeapă, după cum tu însuţi, pui de şarpe, ai scăpat de ţeapă şi la Braşov şi mai târziu; dar până la urmă… Aproposito! Am văzut manevra de la Cap Caliacra. O mizerie! O ruşine! Pe urmă intrarea la mol. O bufonadă!

— Suntem la început, doamne!

— Diletantismul o să vă omoare, dacă nu pun ţeapa pe voi.

Marota măriei sale. Ţeapa. Remediul universal, pentru toate păcatele omeneşti. Ascult ispăşit, în adevăr manevra merită dacă nu ţeapa, măcar salamastra şi ştiind ce urmează mă resemnez.

— Zimbrule!

Din umbra zidurilor se desprinde căpitanul Ion Zimbru, omul de arme, confidentul şi spadasinul lui Ţepeş, cum erau alintaţi atunci oamenii de credinţă care executau pedepsele capitale hotărâte de voievod în secret.

— Caii!

Vreau, nu vreau, încalec. Tropăim prin Varna estivală, fantome, ori numai amintiri.

— Dacă în iunie vântul a fost cum a fost şi ţi-a făcut atâtea necazuri, îţi închipui ce tărie a avut în noiembrie, mormăie voievodul.

— 25 de metri pe secundă, doamne, în noaptea de la Caliacra!

— Atunci a avut pe puţin 40 de metri pe secundă.

— Forţa 12 pe scara Beaufort. Uragan, măria-ta!

— Mi-ai promis că scrii împotriva broşurelelor denigratoare apărute la Augsburg, Strasbourg, Bamberg şi Nürnberg, la Nürnberg două, cu cea veche nedatată şase şi cu aşa-zisa cronică rusească se fac şapte.

— A scris Corneliu Leu *Plângerile lui Dracula,* doamne.

— Plângeri! Ţeapa, nu plângeri! Voi, urmaşii, sunteţi buni pentru paradă, maiorule. Au rămas o mulţime de conturi deschise, noi n-am putut duce totul la capăt în cursul unei vieţi şi scurtată fortuit de evenimente, nu toţi am apucat o domnie matusalemică gen Ştefan cel Mare…

— Nu i-ai uitat atacul de la Chilia nici astăzi, doamne.

— Stupid. Raţiunea strategică era de partea lui. Nu mă mai întrerupe. Deci toţi am lăsat paranteze, toţi, şi Vlad Dracul tata, ucis de Iancu şi Eu, tăiat de Laiotă, Laiotă, ce caricatură, şi Mihai, tăiat de oamenii lui Basta şi Ion Cumplitul, mereu

coaliţia nemernicilor împotriva demnităţii naţionale, mereu capetele demnităţii căzând, ca să se aşeze mereu şi mereu pe alţi grumaji şi voi scormoniţi la nesfârşit în arhive să găsiţi particularul, anecdota, fără să vedeţi tragismul de substanţă al acestui şir de domnii, care, de fapt, ţi-am mai spus-o, dar căpăţâna ta de maior nu vrea să înţeleagă, ori nu poate să înţeleagă, nu reprezintă decât lupta de afirmare naţională împotriva forţei externe care a vrut să ne scoată din istorie. Ce este aşa greu de priceput? Numai mijloacele s-au schimbat de la Cain şi Abel, până la voi. În rest, ceea ce le-au pus în mişcare: invidia şi setea de putere, gelozia şi ranchiuna, poltroneria şi trădarea, intriga şi minciuna, au slujit, cu aceeaşi fidelitate arginţii puterii, interesele străine, setea şi mai la urma urmei raţiunea imperialistă a marilor puteri, ca să fiu în ton cu voi. În loc să vă irosiţi aiurea, umpleţi parantezele noastre rămase deschise. În loc de poeţi de curte, am avut nevoie de soldaţi. În loc de cronicari, de arme. N-am avut nici răgaz, nici scribi să-mi scriu istoria. Cea adevărată! Aveţi perspectiva timpului de partea voastră. Aveţi oarecare stabilitate, nu mai dau tătarii în fiecare an, haraci de copii pentru ieniceri nu plătiţi, grânele voi le semănaţi şi voi le seceraţi, în hambarele voastre intră şi pentru că faceţi osânză, vă născociţi tătarii voştri cu care vă speriaţi unii pe alţii. Nimic nou sub soare. Avea dreptate Ecleziastul.

Seamănă aidoma portretului de la Ambras; castelul din Tirol şi am senzaţia lugubră că de sub pelerină lipseşte trupul cel cioplit şi aruncat pe un câmp, când a venit Laiotă Basarab cu oaste turcească şi măria-sa a coborât din Ardeal cu oaste de ajutor din Amlaş şi Făgăraş, datoare a-l sluji şi altă oaste dată de Matei Corvin care-l ţinuse 10 ani în temniţă la Buda, pe temeiul unor scrisori false, scrise de saşii braşoveni pe care-i cam trăsese în ţeapă pentru intrigile şi abuzurile lor. Iarăşi mă duce pe dealul care domină Varna spre sud-vest, parcă şterge cu gestul scurt fermele şi silozurile, înstăpânind pustiul nopţii aceleia de 9 spre 10 noiembrie 1444 în care se văd doar corturile taberelor coaliţiei creştine, mai exact ale trupelor transilvane comandate de Iancu de Hunedoara, cele ale regelui Ungariei, un polonez abia ieşit din adolescenţă, Vladistav şi mai spre coada lacului, carele şi corturile celor 4000 de curteni, oaste mică, dată măriei sale de voievodul Vlad Dracul, care, după schimbul dur de cuvinte cu Iancu, a trecut Dunărea în Ţara Românească, lăsându-şi feciorul, pe Vlad acesta, să-l reprezinte în lupta cu Murad II. (Pe sultan l-am întâlnit cu secundul la Bursa, unde acesta pusese să se ridice între 1426 şi 1428 celebra moschee, cu interioare din faianţerie albastră, cu medresele din jur, unde când avea vreme filosofa ascultând foşnetele palmierilor.) De fapt toată campania este o aberaţie a orgoliului stupid, a inconştienţei şi a corupţiei. O descrisesem amănunţit, o analizasem şi comentasem în *Strămoşii,* dar se pare că măria-sa nu este mulţumit şi acum reeditează, pentru a treia oară, nu bătălia, ci întâlnirea lui cu Vladistav, regele şi Iancu de Hunedoara, viitorul ucigaş al tatălui său. Îi mai raportasem măriei-sale că nedumeririle lui se trag de la nonşalanţa cu care încurcă epocile. De la uşurinţa cu care atribuie acelui moment o experienţă posterioară lui, privindu-l din unghiul a-toate-cuprinzător al contemporaneităţii, care este oarecum exhaustiv, când îşi propune să analizeze ansamblul; dar total inoperant pentru o analiză din epocă şi din momentul respectiv,

când posibilitatea de cuprindere se limitează la cel mult o distanţă de o zi – de marş călare. Este una ce vezi din turla monastirii Snagovului, ctitoria măriei sale, din blocul turn al televiziunii, alta dintr-un supersonic şi cu totul altceva dintr-un satelit-spion. Timpul a unificat viziunea şi Ţepeş Vodă o ţine întruna că ştia de trădarea comandantului flotei papale care avusese ordinul să închidă Bosforul, astfel ca sultanul, aflat cu oştirea în Asia Minor, să nu poată trece strâmtoarea; iar oştile coaliţiei să se ralieze celor ale Bizanţului. Condolmieri a luat mită de la sultan prin genovezii din Bizanţ, este sigur, pentru că flota a stat la ancoră, toată lumea văzând trecerea puhoiului turcesc cu plutele, care a durat două zile şi două nopţi fără ca o singură galeră să ridice la catarg pavilionul de luptă. Ţepeş Vodă face mereu trimiteri la contemporaneitatea mea, nu a lui. Găseşte o mie de exemple care confirmă atitudinea lui Condolmieri şi, cu toate că galopăm prin vântul rece spre tabăra regelui, nu vrea să înţeleagă că istoria este de fapt altceva decât ceea ce se învaţă la istorie şi asta mă miră până la nesupunere. Pentru mine istoria este un proces în flux continuu, în care, desigur, se schimbă mai spectaculos mijloacele de producţie; dar acestea nu modifică decât vag şi superficial structurile intime ale omului. Altfel cum ne-am explica camerele de gazare, lagărele de exterminare şi bomba cu neutroni, ea să nu vorbim de toate patimile rămase statornice din comuna primitivă până în zilele noastre? Era riscant să ieşi pe străzile Veneţiei sau ale Parisului noaptea în vremea spadasinilor sau a asociaţiei de criminali Cochila, este la fel de riscant s-o faci la New York, cu toate că există echipaje ale poliţiei pe maşini dotate cu radio, elicoptere şi brigăzi de intervenţie, se pare că pe atunci drogurile erau vag cunoscute, dar ucigaşii de profesie, plătiţi pentru crimă, n-au schimbat decât armele, în plus teroarea morală sau intoxicaţia ideologică dispune de radio şi televiziune, de cinematograf şi presă. Măria-sa se revoltă împotriva broşurii denigratoare. Se vede că n-a citit opurile femeilor refuzate de marii maeştri. Dau pinteni şi-l ajung tocmai când sare din şa în tabăra regală. Am recunoscut cu cetaşul Ion Zimbru (căpitan a fost avansat mai târziu) oştirea lui Murat II în marş de noapte. Cumplită. Se confirmă spusele măriei sale Vlad Dracul:

— Rege! Murat este la malul Bosforului! Flota de război care ţi s-a aliat stă în târg cu sultanul. Aurul tureului e mult, greu şi lucitor. George Castriota nu poate veni. Prietenul tău, despotul, i-a închis calea peste Serbia. Ce voieşti deci cu oastea asta a ta, decât care este mai mare şi suita de vânătoare a sultanului?

— Trădare, a strigat cardinalul Cesarini.

(Ca întotdeauna trebuia să fie şi o eminenţă.)

— Trădare, a strigat şi Iancu de Hunedoara şi nu trebuia să strige, dar îl ura negru pe domnul înalt, superb, îmbrăcat în purpură şi aur, viteaz, cavaler până în vârful botinelor. Voievodul vrea să refacă întâlnirea cu regele şi Iancu, pentru că, este sigur, cardinalul Cesarini a insinuat ceva la adresa ortodoxiei, pe care măria-sa o consideră esenţială pentru păstrarea fiinţei naţionale în epocă, eu vreau să revăd episodul când vântul a smuls steagul Ungariei de pe hampă şi l-a purtat spre oştirile lui Murat, ca pe o prevestire lugubră, vânt sigur de peste 30 m/s, ceea ce demonstrează că vântul care ne-a malaxat pe noi nu a fost unul conjunctural, ci unul care ţine de tradiţia cea mai îndepărtată în timp a acestor locuri, fiind

consemnat în 10 noiembrie 1444, când a adus spaima de moarte în conştiinţele superstiţioase ale epocii. Oricum, Varna nu-mi poate fi indiferentă din moment ce aici a avut loc cea dintâi bătălie la care a participat Vlad Ţepeş, pe atunci numai cocon domnesc, proaspăt eliberat din temniţele de aur ale sultanului, mai curând dintr-un regim de forţăreaţă, care trebuia să-l islamizeze măcar pe jumătate, ca întors pe tronul Ţării Româneşti să devină un colaboraţionist fidel, supus, fără opinie, aşa cum de altfel *se* mai practică şi astăzi în politica internaţională. Una peste alta se observă încă din anul 1442 incapacitatea Apusului de a se organiza într-o forţă comună, capabilă Ea stăvilească invazia otomană, ca şi incapacitatea lui de a sintetiza învăţămintele istoriei şi a acţiona în consecinţă. Coconul domnesc Vlad, nepot direct al voievodului Mircea Bătrânul, învăţase şi ştia pe de rost toate peripeţiile prin care trecuse tronul Ţării Româneşti de la moartea lui Mihai I, fiul slăvitului Mircea, până la gonirea din scaun a lui Alexandru Aldea, de către fratele său, Vlad Dracul, adică tatăl său. Împotriva lui Mihai, sprijinit de unguri, vine vărul său primar Dan II, sprijinit de turci. Mihai cade în luptă şi alături de el comandantul contingentului unguresc de ajutor, banul Ştefan de Losonez. Apoi Dan II este gonit de Radu Praznaglava, acest chel fiind şi el fiu al lui Mircea cel Bătrân. Dan II migrează la unguri şi se întoarce cu generalul florentin Pippo Spano, reia Giurgiul şi Turnul de la turci şi este iarăşi gonit de către Radu venit cu turcii. Dan se întoarce cu Sigismund în 1428. Sunt ambii înfrânţi la Golubac, în Sârbia şi cedează Branul lui Sigismund, fiind gonit din ţară de Alexandru Aldea, singurul pretendent de până atunci care nu venise cu ajutor străin, fiind ajutat cu oaste moldovenească de Alexandru cel Bun. Apoi vine Vlad Dracul, tot fecior al voievodului Mircea (iată unde duce o casă domnească cu mulţi feciori), membru de vază al ordinului Dragonului stilat la curtea lui Sigismund, despre care comandantul burgund Walerand de Wavrin va scrie că este *„moult fame de vaillance et de sagesse”.* Mama coconului este fiica lui Alexandru cel Bun, Vlad Dracul fusese la Bursa cu un alai strălucit, Murat îl primise regeşte, apoi îi întemniţase pe toţi trei, adică pe voievod şi fiii săi: Vlad, viitorul Ţepeş şi Radu, mai târziu cel Frumos, în vreme ce un alt frate al lor, Mircea, lăsat pe tron, fusese decapitat de Iancu de Hunedoara. Ţepeş ştia exact ce făcuse mândra cavalerime apuseană la Nicopole. Fusese bine instruit de contemporani ai acelor timpuri. Aşa că era prevenit prin instrucţie şi informatori de zecile de interese contradictorii şi antagonice care dezbină profund actuala „cruciadă” la care chemase papa şi la care răspunseseră flotele Burgundiei, Maltei, cea papală şi a Genovei. Măria-sa îmi poruncise ca, însoţindu-l pe cetaşul Ion Zimbru, cu zece suliţe, să recunoaştem oştirea lui Murat, dispozitivul de marş şi să ne întoarcem în goana goanelor. Alarma fusese dată de doi foşti martologi bulgari şi un păstor român, care veniseră călărind „pe păr”, adică pe cai neînşăuaţi şi mă tem că bulgarii aceia se numeau Penko şi Petko; dacă îmi mai aduc bine aminte, erau voinici, miroseau a usturoi, purtau mustăţi lăsate pe oală, tundre şi s-au oferit să ne călăuzească. Au călărit înaintea noastră urmând nişte fire de vale râpoase şi aşa am ajuns în coasta Alaiului, auzind răgetele cămilelor din corpul de cămile şi miile de tropote ale steagurilor de spahii galbeni. Ştiam că, după înfrângerea lui Sehabeddin pe lalomiţa, când Iancu a folosit în luptă carele husite şi măria sa Vlad

Dracul a participat la lupta în care au fost spulberate oştile celor şase begi mari şi sangiaci din Anatolia, Murat s-a îmbrăcat în negru, trei zile şi trei nopţi n-a mai vrut să vorbească cu nimeni, n-a pus nimic pe limbă şi că acum vine asupra noastră cu toată mânia unui filosof care crede profund în forţa jurămintelor, în lucrarea istorică a tratatţivelor şi a înţelegerilor dintre suverani şi-şi vede convingerile profanate de către un rege creştin nevârstnic, care şi-a călcat propriul jurământ de pace făcut cu mare pompă la Buda, în faţa curţii şi a solilor turci. De altfel când Vladistav I al Ungariei şi Poloniei a chemat la oaste, călcându-şi jurământul, a avut loc un cutremur de pământ înspăimântător şi Dunărea a ieşit din matcă; iar pe movilele de pământ ridicate deasupra hecatombei de cadavre ale cavalerimii franceze de la Nicopole, s-au văzut jucând flăcări verzui, totul fiind interpretat ca un dezacord al cerului la călcarea jurământului. Sar din şa şi-l însoţesc pe acel cap fără trup, care trece ca un fum pe sub halebardele încrucişate ale gărzilor şi dă năvală în cortul regesc unde Vladistav, într-un halat căptuşit cu zibelină, se răsfaţă în faţa oglinzii, lăsându-şi buclele aurii pe mâna camerierului său, care-i piaptănă zulufii. Este un contrast izbitor între aceşti prebărbaţi, unul negru, încrâncenat, conştient până la disperare de forţa turcilor, de fanatismul incendiar al Islamului, de organizarea lor militară; de vecinătatea directă, primejdioasă şi mereu activă în politica Ţării Româneşti, cu intenţia de a-i anula suveranitatea şi a o stoarce de bunuri; celălalt blond, ameţit de linguşitori, cu un tron cert, mult mai departe de turci, cu viaţa derulându-se într-un spectacol fastuos: vânători, baluri, cavalcade, amor, iluminaţii, procesiuni sacre şi totul de la capăt. Coconul Vlad făcuse câţiva ani de forţăreaţă, îşi sugrumase temnicerul şi, aşezat pe cadavrul lui, îl silise pe dascălul bizantin să discute asupra hesychasmului propovăduit de Grigore Palmas, bătându-şi joc de „Comunitatea cu dumnezeirea", tatăl său evadase coborând din forţăreaţă pe o funie împletită din cearşafuri, aşa că aveau viziuni deosebite asupra lumii, asupra conceptului de ţară şi asupra aceluia de independenţă.

Este ciudată forţa cu care locurile îşi păstrează memoria. Citisem despre numele uitate ale Noului roman, despre aventura scriiturii textuale a celor de la „Tel Quel", despre noua descoperire epocală a romanului, „descrierea creatoare" despre care Maurice Nadeau spune că „Descrierea minuţioasă, chiar fantastică a realului, poate să se răstoarne în irealitate", simţisem trucul prin care se încearcă eludarea realului şi înlocuirea lui cu virtuţi magice ale scriiturii în sine. Încă de la analizele făcute de Bruce Morrissette s-au luminat adevăruri ale metodei lui Robbe-Grillet, la început umbrite de tam-tamul unei critici de scandal şi ameţeală. Am încercat şi încă nu disper în a persevera să înţeleg în ce constă noutatea zdrobitoare pe care doreşte s-o impună ca formulă literară a viitorului, cocktail-ul unde se amestecă psihanaliza lui Lacau, cu lingvistica lui Chomsky şi modul lui Althusser de a interpreta marxismul. Toate astea la un loc, sau fiecare în parte, nu-mi explică deloc procesul după care se formează şi păstrează memoria colectivă, memoria naţională, memoria afectivă, memoria diverselor învelişuri ale Terrei. Că ea există, este un adevăr indubitabil. Cine trece prin Moldova fără Ştefan cel Mare şi Sadoveanu? Cine trece prin Florenţa, făcând abstracţie de Buonarroti? Cum pot trece pe străzile Varnei pline de aroma mierie a teilor înfloriţi, fără să nu intru în

cortul regelui Vladistav? Este ca şi când ai pretinde unui bulgar care vine la Giurgiu, ori la Galaţi, ori la Bucureşti să nu-l întâlnească pe Hristo Botev, să nu-şi amintească de redacţia ziarului *„Băclăşnost”* – *Viitorul* – sau de *„Dunasca Zora”* – *Aurora Dunării* – apărută la Brăila, sau ascultând Dunărea tot la Brăila să nu rememoreze epoca în care aici se pun bazele societăţii *„Bălgarko Knijevnoărujestro”* – *Asociaţia literară bulgară* – şi să nu se înfioare cu emoţie ştiind că pe acele meleaguri româneşti au găsit adăpost şi înţelegere revoluţionarii, scriitorii şi luptătorii Racovski, Karavelov, Botev, Hagi Dimitär, Ştefan Caragea şi P. Hitov?! Dincolo de amintirea concretă, dincolo de amintirea omului cu poezia şi speranţele lui, cu excesele şi disperările lui, există amintirea sublimată în istorie a faptelor acelui om, ori a acelor oameni, interferenţe de istorii, activitatea de interacţiune reciprocă a acelor istorii şi atunci nu mai poţi apela la virtuţile magice ale scriiturii în sine, nici dacă aceasta este asezonată cu puţin marxism, cu mai multă psihanaliză, totul după reţetarul ultim în materie de lingvistică. Rămân în spatele lui Ţepeş, care se înclină scurt şi spune:

— Rege! Murat se află la două ceasuri de tabără, cu oştire câtă frunză şi iarbă.

Comicăria este că i-o spune într-o turcă aleasă, pe care un paj-tălmaci, şi probabil cronicar, o traduce în latină. Asist la amabilităţile pe care le schimbă cei doi prebărbaţi în ordinea biologică a lucrurilor, profund diferenţiaţi în aceea psihologică. Matur prin experienţa de viaţă, Ţepeş domină situaţia net. Regele se simte ulcerat în mândria lui de Iagellon, în ideea despre ceea ce reprezintă, în onoarea lui cavalerească, idee care a jucat atâtea renghiuri cavalerimii, făcând-o să-şi lase pintenii în traistele meşteşugarilor la Courtrai, capetele la Nicopole sub iataganele ienicerilor, armurile la Crecy sub tragerile arcaşilor vilani britanici, ca să nu mai vorbim de catastrofa de la Griinwald a Ordinului Teuton şi a cavalerilor celor 22 de suverani europeni, istoria armelor fiind mai întotdeauna favorabilă Răsăritului, decât Apusului, asta probabil din pricina direcţiei aparente de rotire a soarelui pe bolta cerească. Există o tentaţie spre divagaţie în epocă, pe care mi-o cenzurez cu asprime, cu atât mai mult cu cât observ la Vladistav, regele Ungariei şi al Poloniei, acel *„point d’honneur”* zădărât de Ţepeş prin afirmaţia „mulţi ca frunza şi ca iarba”. El este un Iagellon şi nu cunoaşte frica. Este un cavaler şi onoarea lui stă în spadă. Afurisită croazieră cu *„Hai-Hui* 2”. În loc să-mi văd de hărţi, să aranjez masa de navigaţie şi să mă culc pe cuşeta mea legănătoare… Dar să zic ca Charles dzOrléans, devenit poet în prizonieratul britanic, poet şi, din cavaler bătăios înainte de Azincourt, filosof şi paşnic după cei 25 de ani de prizonierat:

„Pacea a fost şi este darul cel mai preţios.
Războiul mi-e duşman, războiul nu l-am lăudat.
M-a împiedicat să văd ceea ce iubesc.
Patria mea, Franţa mea”.

— Fii atent, îmi şopteşte Ţepeş. La Cesarini. La replica lui. În cort intră Iancu de Hunedoara, cardinalul Cesarini
(pe atunci cardinalii nu se mulţumeau să aţâţe de la amvon, îmbrăcau armura şi cu

spada în mână încercau să propovăduiască cuvântul Domnului), temutul războinic croat banul Franko de Talovac, episcopul de Agria, căpitani regali, nobili poloni. Constat că acest Cesarini habar nu are de tactică, propunând să rămânem în tabără, întărindu-ne între cetatea Galata, chiar pe malul mării, visă-vis de actualul port Varna şi mlaştinile Devin şi să aşteptăm aici sosirea flotei. Cardinalul habar nu are ce înseamnă un asediu când asediaţii sunt net inferiori şi mai ales cam ce poate face un vânt de 30 m/s cu o flotă de galere. Nu zice nimic de „schismatici", îşi începe pledoaria Iancu, spunând că singurul procedeu tactic este asaltul spre a sparge dispozitivul inamic, el i-a mai bătut pe turci şi măria sa se face un fum uşor, lăsându-mă singur. Cert este că spre dimineaţă a început furtuna care a smuls coiful regelui când i l-a întins scutierul, rostogorându-l la pământ spre înlemnirea curţii, că aerul mirosea a zăpadă şi forţa vântului atinsese, încă pe la orele 07.50,25 m/s. Soseşte un nor negru de zăpadă, armata otomană este în dispozitiv, cu aripile pliate în semilună depăşind mult flancurile noastre, noi ne aflăm călare la flancul drept, apoi vântul sfâşie steagurile banderiilor regale şi nobiliare, apoi, oroare: smulge steagul mare al oştirii regale cu chipul Sfântului Gheorghe, ducându-l spre mare. Şarjez în stânga lui Ţepeş. — Suliţele pentru Impus!… Taie mă! Galopul nebun, şuierul vântului pe sub marginile coifului… Paşii pe caldarâm. Tocurile cizmelor din piele galbenă, de Cordoba.

— Te duci la Istanbul, maiorule?

— Acolo, măria ta.

— Te-aştept… Mai ai datorii la mine…

— Plecat la poruncă, doamne…

Aş fi vrut să răspund „cum ordonaţi", dar este anacronic, aşa că, cobor spre gară, urc bulevardul oprindu-mă să-l omagiez pe navigatorul solitar Gheorghi Gheorghiev, din suita de fototablouri care ocupă zece metri de trotuar, figură de om care a dialogat cu veşnicia, trăsături săpate adânc, dramatice, şi apoi mă grăbesc să-i mărturisesc lui Penko

Gelcov gânduri legate de legitimitatea istorică a prieteniei noastre, de logica după care iahturile bulgăreşti sunt bine primite la Tomis şi noi la fel de bine primiţi la Varna.

UN „MALENTANDU".
ÎN CARE SE AMESTECĂ IARĂŞI VÂNTUL.
SUB ESCORTĂ ŞI CEEA CE A URMAT DUPĂ!

Este duminică 2 iulie, ora 07.21 la care barometrul arată 767, deci staţionar, temperatura este de 20° şi viteza reală a vântului în port 3 m/s menţinându-se de la vest. Azi-noapte am mai stat pe cheu, paznicul ştia foarte bine româneşte, noaptea a fost fascinantă, cum sunt nopţile de iulie în acvatoriile porturilor. Vameşul şi grănicerul ne dau viza de plecare. La 08.55 Penko Gekov ne ia la remorcă şi ne scoate din port, un ultim act de prietenie, comunicându-ne şi previziunea meteo. Vânt 2 – 4 m/s. Vizibilitate 4 – 5 mile marine. Ridicăm velele şi la 10.56 suntem la 1 milă marină travers cap Galata, care nu are nimic din ţinuta războinică de azi-

noapte, când cardinalul Cesarini l-a reclamat ca punct de sprijin. Este un cap abrupt, împădurit, pe care se află o clădire albă acoperită cu olane şi pe proeminenţa scăfârliei un far. Ţinem un drum de 100°, vântul s-a schimbat, iarăşi a ieşit *„Stela Polaris”* într-un fel de însoţire şi la ora 13.00 se instaurează un calm plat de toată frumuseţea, care ne ţine în derivă la aproximativ 2 Mm de Cap Galata. Zăcem în derivă, atmosfera este amorsată şi nu se ştie de ce, duş s-a făcut, un tur prin Varna s-a dat şi la 19.05 se ridică vântul, care ne duce în drum de 110° cu 4,5 noduri pe loch, ca la 17.00 să se instaureze din nou un calm plat ucigător, în care rulăm cu benzi mari, demolându-se vizibil şi ultima resursă de umor rămasă la bord. Ştiam de la *„Mircea”,* că perioada de reaclimatizare după escală este dificilă pentru nemarinarul care eram şi observ acelaşi lucru la bord. În plus încep să-mi dau seama că Marea Neagră nu este tocmai locul ideal pentru a face iahting de croazieră. Vânturile sunt capricioase, când violente, când nule. Unde este alizeul binecuvântat în care te instalezi ca într-un şuvoi eolian, mereu constant cu el însuşi, aşteptând să se ivească din Ocean Antilele Mici, ori coasta Americii de sud? Nicio stabilitate. Nicio consecvenţă. Niciun respect pentru velişti. În schimb hula poate scoate din pepeni şi un fachir. Ghiul să bălăngăne de colo, colo, soarele încă arde, lumina reflectată pe luciu ne frige retina. Skipperul îşi face autocritica pentru lipsa de vânt, doar este responsabil cu vânturile şi după ce ridicăm şi coborâm velele de câteva ori spre fericirea totală a echipajului, punem motorul să prindem briza de seară la coastă. Un curent pe care nu-l ştiam, nefiind trecut pe hartă, ne-a derivat mult spre nord, aşa că ne întoarcem cam din direcţia din care am venit ieri. Navigatori cu vele. Atenţie la curenţii şi contracurenţii din golful Vama. Intru în primul cart de noapte secondat de bravul meu Aurel. Imposibil de prins un vânt de la travers, ori de pupa, ori altcum, ca să putem pune prova pe sud. Iarăşi se face simţită defecţiunea de construcţie, care ne obligă la un drum în volte în care nu câştigăm deloc teren faţă de reperele de la uscat. Între timp se face noapte şi peisajul devine feeric. Cupola de lumină roşietică de deasupra Varnei, salba de lumini verzi şi albe aruncată pe umerii falezei. Spre Nesebâr, luminile de poziţie ale navelor din radă stând la ancoră, lumini spre Balcic, marea uleioasă, farurile de la intrarea în port, totul pe fundalul catifelat dinspre care vin efluviile florilor de tei. Constatăm că bulgarii nu fac economie la energia electrică şi că încălzim apa între 2 mile în larg şi Cap Galata. Cu o perseverenţă diabolică reuşesc cu fiecare două volte să dublez câte 3 navă din radă, ba trecându-i pe sub prova, ba pe sub pupa şi bravele lumini ale lui *„Hai-Hui 2”* se ţes aşa două ore printre luminile vapoarelor, când recepţionez un mesaj optic de la Cap Galata, care probabil mă întreba cine sunt şi ce hram port. Cum nu cunoaşte nimeni la bord codul semnalelor Morse luminoase şi cum, slavă Domnului, iată, depăşim ultimul cargou, deci am câştigat în volte 4 Mm, îmi văd cu osârdie de treabă. Observ luminile de drum ale unei şalupe rapide care vine spre noi; dar nu-i atribui nicio intenţie în ceea ce ne priveşte. Îmi spun că cei de la punctele de observare ne-au văzut în tot cursul zilei, ne-au văzut de asemenea când am aprins luminile de navigaţie şi legănat de aceste gânduri regulamentare, tocmai execut cu Aurel, la şcota focului, una din voltele cele mai reuşite, când auzim trosnetele unei salve de puşcă mitralieră şi vedem dârele

trasoarelor percutând constelaţiile. Şalupa rapidă este în babord, se deschide un hublou şi un glas autoritar ordonă:

– Varna!… Motor!

După rafală, în gura roofului apar capetele cerbicoase ale cartului de schimb. Clanc! Hubloul se închide… Şalupa grănicerească ne trece în pupa, unde execută un slalom larg, ţinându-ne sub ţeava puşcociului. Civilii de la bord protestează, dar cum ştiu tot ce-au imaginat observatorii văzând o navă misterioasă ţesându-se ca la ea acasă printre navele din port, cum ştiu ce înseamnă a executa un ordin dat comandantului şalupei şi cel dat de acesta mie, el fiind suveran în apele teritoriale, pornim motorul şi la eche, o duc pe *„Hai-Hui 2”* acolo unde, de azi dimineaţă ne canonim să plecăm. Şalupa se ţine după noi, valsând când într-un bord, când în altul. Mi-am însemnat în memorie epavele, care de altfel sunt balizate, le dublez precaut, apoi şalupa trece în prova şi ne arată drumul. Intrăm în port şi acostăm la cheul grănicerilor (tot în molul *Iaht Clubului),* unde ne aşteaptă o patrulă cu pistoale mitralieră. Ni se cer actele pe ton autoritar şi Janot insistă să fac un protest vehement împotriva acestui „abuz”, cum îi zice el; de fapt grănicerii şi-au făcut datoria şi este evident că cel care ne-a adus sub escortă, consultându-ne paşapoartele, văzând viza pusă de dimineaţă de colegii lui, schimbă imediat atitudinea autoritară. Să ne culcăm liniştiţi. Putem frecventa instalaţiile sanitare. Va telefona şi va cere ordine. Apare şi managerul nostru, sculat din somn şi puţintel speriat, îi explic cum a fost vântul, manevra făcută, o explică bravului *straşinant,* care concede că se poate întâmpla, protestul diplomatic nu are loc, ni se restituie actele cu indicaţia că mâine părăsim Varna fără să mai acostăm nicăieri pe coasta bulgară.

— Burgas, spun din maliţie.

— Ne, ne mi se răspunde cu zâmbete.

Astfel se încheie *„malentandu”*-ul, a cărui vină o poartă doar nestatornicele vânturi ale Mării Negre.

DE LA VARNA LA CAP EMINE!

Luni în 3 iulie toată lumea este stânjenită la *Iacht Club* şi înţeleg că trebuie să folosim pe loc vântul de la travers, mai ales că aerul este limpede după bura de ploaie care a trecut peste port în zori, spălându-mă de amintiri vechi, care n-au alt rost decât să coboare în vreme o structură şi aşa prea arborescentă. De data asta, ofensat de comentariile lui Ţepeş, îmi iau rolul în serios, aşa că la 03.15 plecăm de la cheu cu motorul, fără să mai uzurpe nimeni locul de la eche şi, văzând barba hirsută a lui Janot, am brusc revelaţia adevărului. N-a jucat el rolul nu ştiu cărui paşă în „Vlad Ţepeş”, filmul din pricina căruia am amânat plecarea? Nu el l-a interpretat pe Mihai Viteazul în „Marele vis”, serialul T.V. după „Vulturul”? Este contaminat, este îmbâcsit de reminiscenţele dedublărilor, este un medium propice reîncarnărilor, în plus are perversitatea să-l şicaneze pe doctor, aşa că trebuie să fiu atent, să-i contracarez emanaţiile şi oricum să-l aduc la contemporaneitatea iahtului. Spre deosebire de ieri, având vânt excelent, până la Cap Galata de pupa,

ridicăm velele şi navigăm vesel cu 5,5 Nd. Pe loch. Dublăm Cap Galata la 09.00, punând prova pe sud, paralel cu coasta. Vântul vine de la uscat plin de fervoare şi litoralul bulgăresc îşi dezvăluie farmecele, adică coaste înalte, abrupte, acoperite cu păduri, la picioarele cărora se fac, ici, colo, brâie fermecătoare de nisip şi pustietate. Numai după 30 de minute, cu 7 noduri pe loch, dublăm ultimul cargou din radă, adică depăşim punctul unde ne-a interceptat şalupa grănicerilor şi unde am auzit trosnetul rafalei. Nimeni nu vrea să se ducă în cabină. Stăm în cockpit, vântul se întăreşte, etrava spintecă valurile uşoare, totul este ca într-un film color şi vraja navigaţiei cu vele mă spală de păcate. Există o contradicţie flagrantă între ritmul călătoriei încastrat în obişnuinţa noastră şi ritmul pe care ni-l impune *„Hai Hui 2”.* Cel mai banal tramvai bucureştean face 7 noduri între staţiile mai îndepărtate, ca să nu mai vorbim de autobuze, propriile noastre automobile, trenurile rapide şi avionul. Etapa unei zile de turism auto este de 350 – 400 km în 7 ore de marş. Presupunând că ne ţine vântul, putem spera să realizăm pe mare în 24 de ore cel mult 320 de kilometri, ceea ce este cu totul altceva. Probabil şi acestui efort de adaptat e la lentoare şi instabilitate i se datorează starea de nervozitate. Nu pot aplica un sfat înţelept al instructorului de vele şi navigatorului britanic J. Davies: *„Dă-i fiecăruia o treabă la bord conform pregătirii şi priceperii lui”,* pentru că, practic, deocamdată nu avem treburi la bord. Nimic mai frumos decât o coastă pustie, împădurită, ori presărată cu ogoare, cu sate rare aşezate în gura văilor care de altfel produc efecte negative, un fel de fenomen de absorbţie, dublat de ecranarea vântului la traversul crestelor înalte. La 10.30 dublăm Cap Ilandjâc, după ce simţisem şovăiala vântului la vărsarea în mare a râuleţului Paşa-Dere. La 11.00 încep să se formeze berbeci şi creşte nebulozitatea. La 11.55 vântul cade şi noi abia înaintăm cu o jumătate de nod. La 12.27 vântul se roteşte spre est şi reluăm navigaţia, contabilizând pe loch o viteză de 2 Nd. Cine la Bucureşti ori chiar la Grădiştea, ar lua în seamă capriciile vântului şi sensul rotirii lui, în ce sens aceste date ar modifica tonusul intrigilor cotidiene, ori apetitul de aventuri estivale şi extraconjugale? Noi însă, cei patru, depindem direct de capriciile vântului, cu toate că navigăm absolut regulamentar în Pasa Nr. 1 însemnată pe harta de navigaţie cu două şiruri paralele de puncte roşii. Vântul îşi face autocritica şi la 14.15 suntem la traversul Capului Cerni Nos-Capul Negru şi vedem în prova tribord localitatea Biala. Ce rost are această descriere bucherească a unei zile de navigaţie, fără sondări abisale şi evadări din concret?! Are pentru cei care ne vor urma. Are pentru noi înşine. Are pentru cei care visează marea. Are pentru cei care iubesc marea. Să ştie ce face vântul în Marea Neagră. Să ştie că-ţi trebuie nervi ca să-l înţelegi. Şi să fie convinşi că le este suveran, oricât ar fi de orgolioşi şi mândri de condiţia lor umană. La bord se ronţăie pâine prăjită asezonată cu salam de Sibiu, şuncă presată, se beau citronade, se citeşte sau se doarme şi se încearcă soluţii diverse spre a evita scurt-circuitele produse între membrii echipajului, astfel că, la orele 17.25, după ce am lăsat în pupa Cap Atanas şi Obzor, Cap Cocian cu epava lui, iată-ne la aproximativ 2 Mm nord Cap Emine în plin calm plat. Mai bine vântul să-l tragă în ţeapă măria-sa, îmi spun, văd velele atârnând şi *„Hai-Hui 2”* rămâne nemişcată pe o mare fără nicio încreţitură. După-amiaza este dumnezeiesc de

frumoasă. Coasta se desfăşoară spre vest, spre Bania în coame domoale, acoperite cu lanuri roşcate, încă nesecerate. Cap Emine este mult mai înalt decât Caliacra, vârful Ilia, la nord-est de far are 386 metri, coastele sunt abrupte şi acoperite cu pini. De la uscat vin leneş efluvii aromind a răşină şi a grâne coapte, a pământ şi a piatră încinsă. Cap Emine se ridică masiv în cerul luminescent, ultimul nostru punct de reper înainte de a tenta cea dintâi traversadă a expediţiei, adică 107 Mm de cer şi apă, ceea ce pentru un iaht de 7,40 m şi un echipaj de debutanţi, nu este tocmai puţin. Este clar, toată lumea s-a aclimatizat, marea ne-a servit câteva lecţii dure, nu se mai poate pune problema navigaţiei costiere. Mai avem şi alte lucruri de învăţat de la mare. Dar vântul? Este ucigător să te lase mereu în pragul raiului râvnit. Este un fel de tortură perversă să te aducă cu o medie de 5,5 Nd până la 2 mile de la Emine şi acolo să te lase în sensul cel mai propriu, baltă. Stăm să numărăm orele care se scurg ucigător de lent (cum se vor fi scurs oare pe caravelele lui Columb, ori pe ale lui Magellan şi ce rost are să condamnăm răscoalele de la bord şi cruzimile de pe acele antecamere plutitoare ale infernului?). Cap Emine rămâne mereu în acelaşi loc şi dintr-odată auzim ţipetele speriate ale pescăruşilor. Mai curând nişte plânsete de copii speriaţi. Pescăruşii zboară repede de la larg la uscat. Îmi dau seama că pe un 7,40 m cu vele aşteptarea furtunii este cu totul alta şi se petrece după un cu totul alt ritual interior decât pe o navă mare, cu motoare puternice şi echipaj numeros, totodată cu aparatură de navigaţie şi transmisiuni de ultimă oră.

Deocamdată cerul se acoperă rapid cu nori nimbus, cenuşii spre negru, care escaladează orizontul de la sud, spre est şi nord. Pe mare se înstăpâneşte o linişte desăvârşită. Un mănunchi de raze cade oblic pe grâne şi Cap Eminé. Dintr-odată aromele de răşină şi grâne ne umplu nările. Un fulger electrocutează marea. Am văzut aşa ceva condus la paroxism în Golful Mexic; dar atunci eram pe *„Mircea”* în calitate de cronicar, *„Mircea”* avea un echipaj de 186 marinari şi rangul 1 Hârjan înfruntase în Biscaya o furtună de gradul 12, care îndeobşte se numeşte uragan.
Deci, ne luăm măsurile de precauţie. Se verifică motorul, plinul de benzină, îmi îmbrac costumul de opanol, mă harnaşez cu centura de siguranţă, mă va dubla Răzvan, pregătim sacii de nylon cu care să ne învelim genunchii, suntem gata să ridicăm velele, fără niciun gând de a căuta adăpost la coastă. De altfel furtuna vine de la larg. Coasta ne-ar putea fi fatală. Gata! începe ofensiva artileriei cereşti. Bolta este toată numai volbură din care ţâşnesc fulgere verticale. Iarăşi asist la dislocarea calotei cereşti. Iarăşi flama violacee zigzaghează pe fondul negru al norilor crăpându-l, iarăşi impactul cu marea este violaceu, iarăşi se aud bubuind tunetele hoinare din Rumelia, prin Caucaz şi Crimeia şi, brusc, mă conectez la meteorologia rimată pentru uzul vechilor corăbieri, aflată de la vajnicul meu instructor Iancu Stoian:

„Fulgeră mai mult ca lună
Vânt din partea unde sună…”

Nostim, drăgălaş, tunetul prevesteşte furtună, apoi trece o boare de vânt de la Burgaz (toată ziua ne-au dublat *„Rachetele”* care fac naveta Varna-Burgas-Varna). Luciul de ulei mineral al mării se înfioară. Fulgerele îşi accelerează ritmul. Cap Eminé ecranează. Suntem în unghiul mort al vântului. „Sus randa”! Un fir de vânt. Uşor, aproape imperceptibil, *„Hai-Hui 2”* alunecă pe luciu. Cerul este de smoală. Peisajul aerian terifiant. Apoi marea se încreţeşte pe falii lungi, alternate de alte falii perfect imobile, ca şi când vântul ar sufla prin nişte fante paralele aşezate la intervale neregulate. Ne apropiem ucigător de încet de prima falie cu valuri mici, abia nişte încreţituri Intră prova, clipocind. Apoi boarea atinge catargul. Randa se bombează uşor. Ţin şcota la mână şi simt adierea în tot trupul, ca şi când *„Hai-Hui 2”* ar fi scos un lung suspin de uşurare. Traversăm fiecare falie ecranată cu viteza câştigată în faliile atinse de briză. Întunericul se instalează în cer, pe mare şi pe pământ. Din neant, spre nord apar salbele de lumini de la Varna. Îndepărtate, ne despart 37 de mile, conturează fascinant desenul pământului. Se aprinde lumina la far Eminé. Rămânem singuri pe mare. Cu vântul. Cu vântul care la 22,45 aduce averse biciuitoare de ploaie. Sunt în cockpit cu Răzvan. Traversăm golful Burgas, auzim lochul clempănind vesel, când îl luminăm cu lanterna arată 6 noduri, aşa că lăsăm în pupa tribord cap Eminé, cu farul lui înfipt parcă în cer şi începe pentru noi cea dintâi noapte de navigaţie în plina mare!

TRAVERSADA

Ce înseamnă la bordul lui *„Hai Hui 2”* navigaţie de larg? Întâi, că se elimină posibilitatea determinării punctului astronomic. Nu avem sextant, nici efemeridele la zi, calculul este plicticos şi mă tem că pe hulă este foarte greu să tangentezi soarele, ca să nu mai vorbim de stele. Deci, rămâne navigaţia estimată, faţă de care păstrez o mare doză de respect. Am practicat-o la bordul avioanelor, ale bravelor monomotoare şi niciodată nu ne-am dat de ruşine. Aşa că suntem harnaşaţi în costumele de ploaie, cu centurile de siguranţă, avem la noi lanternele şi *Caietul de navigaţie.* Cel de la eche stă cu nasul în compasul „Askania-Vebb” – deci *șkipperul* trasase drumul pe hartă, măsurase distanţa, măsurase drumul adevărat, adusese la zi declinaţia magnetică, considerase deviaţia compasului ca fiind nulă şi convertise toate aceste elemente în drum compas. Făcuse toate astea cu migală şi după tipicul învăţat la *„Mircea”.* Trecuse elementele pe hartă; apoi le trecuse în fişa de navigaţie pe care o fixase în cuişorul ei, deasupra hărţii. Ştiam capul de ţinut la compas, viteza ne-o dădea lochul şi totul ar fi fost excelent dacă şi vântul ar fi binevoit să ne poarte pe un drum apropiat de cel calculat. Din oră în oră cartul este obligat să noteze în Caietul de navigaţie, de fapt un carnet dictando studenţesc în care deschisesem încă din timpul croazierei atlantice un capitol suculent de navigaţie astronomică sub privegherea ofiţerului cu navigaţia, locotenentul major Suciu, ora, drumul la compas şi viteza citită pe loch. Oricând ştiam deci direcţia şi distanţa parcursă pe această direcţie. Adăugând sau scăzând deriva dată de vânt şi curent, putem estima punctul, o eroare de o milă sau două neînsemnând mare lucru în cazul turismului nautic pe distanţe relativ mici. Cum

spuneam, totul ar fi fost excelent, dacă vântul s-ar fi învoit să bată astfel încât să putem ţine la compas drumul calculat care ne-ar fi scos la Bosfor. Dar cum s-a încăpăţânat să bată în toate felurile posibile fără o logică anume, fără o anumită periodicitate şi constanţă, acum, ca să obţinem o bună viteză spre sud, trebuie să ţinem pe 200, ceea ce este departe de a fi nu direcţia ideală; dar măcar una acceptabilă nu este, ducându-ne la Sozopol, ceea ce, oricum, nu este Bosforul. Trebuia să ţinem la compas 150°. Suntem în situaţia când vântul dă, hotărăsc să facem drum lung pe bordul din care dă şi spre centrul golfului Burgaz să încercăm o revenire, dacă vântul îşi va schimba direcţia. Navigam cu lumina compasului aprinsă şi constatăm că instalaţia de iluminat dă o eroare compasului „Askania-Vebb" de + 20° ceea ce este de-a dreptul alarmant. Eroarea se constată confruntând cele două compasuri, cel de aviaţie din cabină, fără nicio influenţă magnetică în jur şi cel din cockpit. Stingem lumina. Compasul îşi revine. O aprindem. Aceeaşi deviaţie. Hotărâm să-l supraveghem doar la lumina lanternei şi Răzvan să imagineze un alt sistem de iluminat, care să nu-l mai influenţeze. Hotărâm de asemenea să facem amândoi carturile de noapte. Vântul se întăreşte. Întuneric de smoală. Fără lună. Prudenţa este mama înţelepciunii pe mare şi în vreme ce unul stă la eche, celălalt supraveghează marea, care brusc a devenit fosforescentă. Când mă duc la prova, spectacolul este infinit mai intim decât la *„Mircea",* fie că el s-a petrecut în Mediterana, fie că a fost dat în Atlantic sau în Marea Caraibilor. Acolo eram prea departe de val. Eram prea sus. Aici valul spală puntea prova. O jerbă de scântei verzi albăstrii se ridică clăbucind şi foşnind din spuma fosforescentă a valului de etravă, incendiază puntea, îmi spală picioarele cu apă călduţă şi se scurge peste bord şuşotind, în vreme ce lungi flamuri scânteietoare fâlfâie şi ard în jurul bordurilor, contopindu-se în eşarfa siajului electrocutată de mii de lampioane chinezeşti care se sting şi aprind cu o fantezie halucinantă. Deasupra negru de smoală, din care se decupează luminile de navigaţie, verde-roşu, iar în vârful catargului lumina albă, fantomatică, aruncând un reflex mort pe pavilionulgiruetă. Spuma berbecilor. Silueta iahtului. Conturul lui fosforescent. Dumnezeule, pentru o noapte ca asta merită să iei de la capăt periplul chinuitor care m-a adus aici. Nu se mai vede nici farul de la Cap Eminé. De jur împrejur, doar marea. Lângă mine Răzvan, vânt sub capişonul hanoracului, o siluetă doar şi din când în când, aversele de ploaie care trec peste noi, răpăitoare, dense şi calde. Băiatul ăsta, care este bărbat de-a binelea, dar cel mai tânăr de la bord îmi este simpatic într-un fel acid, contradictoriu. Când îşi face moacă de geniu atoateştiutor, îmi vine să-l arunc peste bord, în speranţa că aş arunca în mare, simbolic, meteahna unei generaţii grăbite să se impună, bătându-şi singură tobele la răspântii. Am ascultat o poetesă puţin nepieptănată şi uşor halucinată şi nu chiar extrem de curăţică, clamând într-o adunare a breslei: „Sunt cea mai talentată poetă a generaţiei mele", după cum un prieten bun şi scriitor talentat, cam din aceeaşi generaţie, întâlnindu-mă pe bulevard, într-o zi de primăvară radioasă, mi s-a confesat cu candoare: „azi noapte am făcut o imagine genială"… De atunci am ciulit urechea şi am băgat de seamă că s-a creat un fel de asociaţie literară de acordat patente de genialitate. Un timp am crezut că este o meteahnă exclusiv ele breaslă,

mai târziu mi-am dat seama că este un *„mal du siècle”,* care concordă cu ritmul epocii, nimeni nu mai are vreme să aştepte recunoaşterea semenilor, oamenii se grăbesc să se impună, cercul factorilor care duce aici este larg şi substanţial; din subiectivă, chesţiunea devine obiectivă şi mai la urma urmei de ce să nu aibă dreptate gânditorul german când spune că modestia este o născocire a mediocrilor spre a anula meritul şi capacitatea?!

Deci, băiatul acesta nemodest, căruia îi răpăie ploaia pe glugă, cu trăsăturile estompate de întuneric, care a participat cu un elan furibund la pregătirea lui *„Hai-Hui 2”,* nedormind câteva nopţi, lucrând 24 de ore din 24, care prinde din zbor orice sugestie şi după ce-o bucheşte bine, o transformă în lucru util la bord, căruia îi spun în secret „Tehnicus universalis”, care a învăţat să facă noduri marinăreşti după manual, îmi creează, ştiindu-l la eche, o stare de certitudine, certificată de sentimentul că nu se consideră pasager la bord; dar mai ales din observaţiile mărunte, de fost comandant de escadrilă care prin însumare dau o imagine limpede despre membrul de echipaj, sau numai amatorul de o plimbare pe mase. Dacă las intenţionat un lucru aiurea, Răzvan îl aşază la locul lui cu sentimentul că este obligaţia firească a echipajului la bordul navei comune. Visez, ascultând foşnetul valurilor şi privind exploziile fosforescente declanşate de etravă, la o croazieră circumterestră, întrebându-mă dacă voi avea flerul să formez acel echipaj temerar şi competent, care să găsească răspuns la infinitatea de întrebări pe care le pune dramatic marea, dar cum este de mult marţi 4 iulie, ceasul lui Aurel arată 04.07, simt în obraz că s-a schimbat vântul, venim la drum compas 150° în punctul estimat 42°34 lat N şi 27°53 long. E, încep să se ghicească zorii, lochul indică o viteză de 3 noduri şi am mai învăţat ceva, după ce Răzvan s-a dus la culcare. Fixez bine iahtul pe drumul de 150° şi caut în lungul straiului prova o stea simpatică din zecile şi miile de stele, pentru că după ploaie cerul s-a curăţat şi stelele strălucesc ispititor şi nostalgic ca în nopţile de iulie. O găsesc, este o stea cu pâlpâiri verzui, o fixez tangentă la strai în babord şi ţin drumul având-o drept reper, fără să mai vâr nasul în compas, puţind supraveghea orizontul şi simţi plăcerea profundă a navigaţiei la acest preceas al zorilor, plin de farmec până la saţiu. Nicăieri ca pe mare şi pe acest iaht minuscul, n-am simţit mai profund şi total măreţia naturii. Liniştea este absolută. Foşnetul valului de etravă nu face decât s-o sublinieze. Steaua mea îmi arată drumul şi privită des, devine atât de familiară, încât o găsesc urgent, după fiecare tur de orizont. Nicio navă, nicăieri. Semn bun. Am ieşit din golful Burgaz. Mă gândesc la secundul rămas să facă militărie cu Voica (cam greu), cu flori a care sigur se va bălăci în Argeş şi va pleca pe deal cu Gigi, dulăii şi arcele cu săgeţi, să sperie orătăniile, secundul care nu va dormi nopţile, întrebând constelaţiile pe unde-o fi omul casei; dar într-un fel sunt liniştit pentru că, ieşind de la Mangalia după green, am văzut pe duneia la *Mircea”* strălucind lentilele unui binoclu. Înseamnă că rangul 1 Hârjan ştie când am plecat, îi va comunica soţiei lui, secundul o va afla în aceeaşi seară şi va difuza ştirea celorlalte femei şi prietenilor noştri. Se vor primi ilustratele din Varna. Apoi, nu după mult timp, cele din Istanbul, cu amănunte. Aşa că, cu duioşia perfidă a bărbatului plecat pe mare, liberat dintr-odată de toate convenienţele şi stupidităţile conformismului cotidian, de toate

obligaţiile şi preocupările, evadat de la uscat şi renăscut pe mare, îmi caut steaua, acum plutind într-o lumină vagă, atât de vagă încât noaptea pare acolo mai ştearsă, un loc uitat de întuneric, un loc unde se petrece ceremonia tăcută a zorilor. Cea dintâi noapte de cart în plină mare. Sentimentul ciudat al eliberării. Sentimentul straniu al unei extensii a eu-lui, extensie prin porozităţile căreia se infiltrează lent şi ineluctabil macrocosmoşul. Sentimentul fuziunii totale cu universul. Sentimentul apartenenţei nemijlocite la constelaţii şi la pâcla uşoară, diafană, agăţată de stele, la şuvoitul moleculelor de apă şi la valurile dulci, legănătoare, la spaţiu şi la vânt, la întuneric şi la bănuiala zorilor. Sentimentul acut al faptului că eşti viu şi puternic, aparţinând unei ordini universale inteligente şi benefice. Predau cartul la 06.50 având 150° la compas şi 3 noduri pe loch. S-a făcut ziuă şi simt cum mi să umflat capul de nesomn. La 08.07 calm plat, fără efuziuni lirice, în schimb cu dialog instructiv Aurel-Janot, cei doi protagonişti ai unui mod straniu de a comunica.

Aurel: Domnul Marinescu, cum stăm cu ouăle, dacă sunteţi amabil?

Janot: Asta înseamnă, în felul dumneavoastră indirect de a vorbi, că doriţi să mâncaţi ouă!

Aurel: Pentru numele lui Dumnezeu! Nu înseamnă nimic, decât exact ceea ce am vrut să întreb. Poate s-au alterat sau…

Janot: Nu este cazul.

Skipperul: Ora vă rog!

Janot: Şi 12 minute!

Skipperul: Şi cât, 12 minute.

Janot: Opt şi douăsprezece minute şi jumătate.

O voce: Domnule Marinescu, mi-e foame!

Janot: Dar, domnilor, pentru numele lui Dumnezeu, am spus-o de o mie de ori! Cereţi! Ce doriţi să mâncaţi?

Jambon, cârnaţi prăjiţi, şuncă, suc de roşii, caşcaval la capac! Vă stau la dispoziţie. Spuneţi. Şi încetaţi să cotrobăiţi peste tot. Îmi răsturnaţi toate lucrurile.

08.15. Navă comercială care vine de la Bosfor, este evident, şi se duce la Burgaz. Cel dintâi semn care ne confirmă că suntem pe drumul bun. S-a blocat lochul, dar s-a ridicat vântul. La 08.30 porneşte lochul, înregistrând 2,5 Mm; la 08.42 înregistrează 2,9 Mm; la 09.05 se stabileşte la 3 noduri; navigăm ţinând la compas 140°, avem murele în tribord, deci vântul bate din NE *ai* Răzvan confecţionează o nouă lampă pentru compas. Între 10.05 şi 14.00 calm plat. Rulăm, ghiul scârţâie şi bate, cartul trebuie să stea cu spinarea în Scote spre a putea face linişte, să doarmă echipajul. Janot ori doarme, ori citeşte în vizuina lui de la postul prova, ceilalţi ori dormim, ori ne plictisim, marea este de plumb încins, de la 14.00 la 18.00 navigăm cu 1,5 noduri pe 140°, reuşind să facem 6 mile marine în patru ore. La 18.56 se întăreşte vântul, înregistrăm 2,5 noduri pe loch; iar la 18.59 avem 3,5 noduri, ceea ce este o viteză dacă nu onorabilă, acceptabilă şi ne pregătim pentru a doua noapte în larg. Se întâmplă acelaşi fenomen ca la *„Mircea”.* Pe măsură ce rutina de bord pune stăpânire pe noi, notaţiile în *Jurnalul de bord* devin parcimonioase, apoi laconice, apoi dispar cu desăvârşire, carnetul acela care în mod obligatoriu stă lângă omul de cart, cuprinzând din ce în ce mai mult doar

notaţiile *skipperului.* Notez uşor alarmat că suntem în adevăr prea mulţi pentru spaţiul care ne stă la dispoziţie. Îngrămădirea asta de trupuri, indispoziţii, ulceraţiuni, bună dispoziţie, umor, sau lipsă de umor nu este de natură să ridice prea sus flamura moralului. Se adaugă incertitudinea celor care cred cu convingere că vederea uscatului este singura certitudine pe mare. Se adaugă faptul că nu poţi să dormi, fără ca cineva să nu te împingă sau numai atingă, fără ca altcineva să nu întrebe ceva cu glas tare, *skipperul* să nu ceară blestemata lui oră exactă; ori dacă nimic din toate astea nu se întâmplă, atunci să fie calm plat şi ghiul să zăngăne ca pe o corabie abandonată şi *„Hai-Hui 2"* să arate ca o corabie abandonată şi uitată de Dumnezeu pe mare. *„Hai-Hui 2"* este ideală pentru un echipaj de doi. Cum nu putem arunca peste bord doi dintre noi nici prin tragere la sorţi, nici prin forţa armelor, intrăm plini de zel în carturile celei de a doua nopţi în larg, care o repetă pe cea dintâi, cu deosebirea că vântul este cu totul incert, a slăbit şi cu multă bunăvoinţă din partea cartului se poate ţine la compas un drum de 150°. În secret mă rog lui Eol s-o ţină aşa, sporindu-şi viteza cu măcar 3 m/s. Ştiau cei vechi de ce jertfeau zeilor înainte de a se ambarca şi a lua marea.

Miercuri în 5 iune la 04.00, împotriva rugilor mele fierbinţi, vântul cade, apoi se roteşte scoţându-ne peri albi. La 09.20 fac punctul estimat: φ_e 41°54 N şi λ_e 28°25 E, în care φ_e este latitudinea estimată şi λ_e este longitudinea estimată, ceea ce se traduce prin 41°54 latitudine nordică şi 28°25 logitudine estică. Pus pe hartă, punctul ne indică o poziţie apropiată de traversul Capului Koru, la sudul căruia se află golful Igneada şi coasta rumeliotă. Distanţa de coastă, numai 15 mile marine. Suntem evident sub zodia acestui loc fără vânturi, cum ne-a spus nea Petko, corăbierul, şi a unui curent puternic care aduce cu el cele mai eterogene produse ale vieţii pe pământ: ambalaje din plastic, plaga contemporană a mărilor şi a oceanelor, resturi ale unor obiecte din lemn aruncate în râurile din interior, ferigi, crengi, dopuri şi alte mărunţişuri stupide. De la 10.15 la 12.12, abia realizăm o viteză medie de 2 noduri. Foarte clar, desenată cu un tuş albăstriu, se vede în prova tribord coasta turcească. Vântul, atât cât este, refuză să ne mai ducă pe 150°, drum care ne-ar fi scos la câteva mile marine vest de intrarea în Bosfor. Putem ţine doar pe 200°, ceea ce ne îndepărtează mult spre vest, dar cum nu noi decidem, ne supunem şi pe o zi radioasă, înnebunitor de lent, ne apropiem de localitatea şi portul Padima. Cum este evident că intrăm în apele teritoriale turceşti, doctorul este obligat să arboreze pavilionul Turciei. Doctorul oficiază grav, pătruns de importanţa momentului. Când mă vede cu mutră de înecat, mă apostrofează jignit: „Am făcut nodurile excelent. Ce mai vrei?"… Nu vreau nimic, decât să desfacă cât mai repede nodurile lui straşnice şi să schimbăm pavilionul cu maximum de viteză, în loc de pavilionul otoman, îl ridicase pe cel al Uniunii Sovietice, confundând semiluna, cu secera. Marea este populată cu nave care vin de la est, se aliniază în prova noastră şi, se pare, scot nisip de pe fundul mării. La 18.30 distingem totul cu ochiul liber şi Răzvan, nemulţumit de punctul estimat prin calcul, ne face o demonstraţie de stabilirea punctului cu aparatul de radio portativ „Gloria", sau altă marcă la fel de glorioasă. Instalează harta „Partea de vest a Mării Negre-I scara 1: 750.000 pe paralela de 44° pe masa de navigaţie, o orientează aproximativ pe linia N-S, face

o stingere a postului de radio Istanbul; alta a postului de radio Varna şi stabileşte că ne aflăm la cel mult două ore de marş de intrarea în Bosfor. Îmi amintesc de un principiu elementar al gândirii militare, care nu strică nimănui, în nicio împrejurare, potrivit căruia nu trebuie să confunzi niciodată dorinţa cu realitatea. Dorinţa băieţilor este să se vadă la Istanbul. Dar vai, vântul, domnul nostru atotputernic, a pus între noi şi Bosfor încă 45 da mile marine; deci răbdare. În plus, pentru a induce în eroare pe neavizaţi, între Padima şi Cap Karaburun, de care ne apropiem vizibil, mai există şi Bosforul fals, adică ieşirea la mare a lacului Terkos prin valea Terkosderesi, care vale se vede numai venind din NE cum venim noi şi este străjuită la est de cele 7 grohotişuri roşietice conform cărţii *Pilotul Mării Negre.* Văd grohotişurile în lumina cu care le bate soarele la asfinţit şi rămân la echa până când briza de seară ne trece peste ispita de a confunda „Punctul" radio tip Răzvan, cu intrarea în Bosforul fals, notat şi subliniat pe fişa de navigaţie H 18, ceea ce înseamnă Harta Nr. 18. Marea se populează de-a binelea. Şirul de barje, mai curând de nave amenajate special spre a scoate singure nisipul şi a-l depozita în calele lor, este de-a dreptul înveselitor. La 19.40, când predau cartul schimbului Janot-Răzvan, situaţia şi peisajul se prezintă îmbucurător. Adică, la 2 Mm de coastă se alinie „nisiparniţele", cum le spun băieţii, ca un fel de dublură a coastei. Apoi vine coasta, o curea de plajă cu nisip argintiu roşietic, fin, de unde se ridică abrupt o faleză verticală, roasă de vânturi, roşietică, prevestind ariditatea. Peisajul continental, deci cel rumeliot, este frământat, numai văi râpoase şi dealuri, care ajung spre 200 de metri înălţime. Localităţi puţine. Ici, colo, petice de verdeaţă. Pâlcuri de pini. Şi cam atât, dacă se exceptează culorile trandafirii ale amurgului în care se spală valurile uşoare şi castelele navelor; ori zgomotul de fierărie neunsă al bigilor şi scafelor; ori bufnetul maldărului ud de nisip trântit pe fundul metalic al „nisiparniţelor". Cuplul de cart mă asigură că nu se va apropia de coastă sub două cabluri, pentru că obosesc mereu să comunic credinţa mea în hărţi, în faptul că recifele au fost depistate, măsurate, trecute pe hărţi, indicate şi că ochiul ne înşală, mai ales când, slavă Domnului, n-am frecat coasta asta până s-o năduşim – primesc un răspuns încurajator, ştim să identificăm Capul Karaburun după ruinele vechii baterii şi după staţia de salvare văruită, pe care scrie cifra 14; după cum am comunicat cartului să fie cu atenţie, Capul este înconjurat de pericole submarine: stânci, un banc submarin şi alte delicii din aceeaşi familie. Adorm în ţăcănitul lochului. Cartul are misiunea să ne scoată de sub influenţa coastei şi să dubleze capul Karaburn. La 00.10 îi schimb pe cei doi, care s-au achitat excelent de sarcină, executând un număr serios de volte. Sunt pus în situaţie lapidar, şi mi se arată… Bosforul. Să juri că farurile care se văd pe orizont sunt Rumeli şi Anadoli. Băieţii sunt entuziasmaţi de treaba făcută şi nu pot să le stric somnul după ce au stat o jumătate de noapte în umezeala din cockpit pisălogindu-i cu trista dar adevărata realitate. Zic ca ei, Aurel îşi ia premicul dejun explorând pungile de plastic care foşnesc în toate chipurile, vine lângă mine la eche şi, cum marea este blândă, se văd ici, colo grupurile de lumini de poziţie ale „nisiparniţelor", se aude huruitul lanţurilor şi scârţâitul parâmelor metalice, cum se văd stelele şi pe mare pluteşte pâcla aceea umedă pe care numai „cartul câinelui" o cunoaşte şi gustă, este un chin inutil să-l ţin de cart, lucru pe care doctorul îl

aprobă cu entuziasm. Aşa că, plin de demnitate, se duce la prova pentru oareşice treburi intime, după care, cu cel mai elegant gest, cu un gest plin de superbie marinărească, dezleagă găleata cu pricina nu de la catarg, pentru a ţine capul saulei în mână când o aruncă în mare; ci de la toartă. Continuându-şi gestul, zvârle găleata peste bord, şi… rămâne în mână cu saula inutilă. Vai nouă! Pierdută în Marea Neagră şi în întuneric rămâne pentru echipaj brava găleată sanitară. După ispravă, se duce să-şi regăsească somnul pierdut. Îi făgăduiesc în gând un frecuş la Istanbul, de manieră ucigătoare, care să-l conducă la achiziţionarea inventarului aruncat pe apa sâmbetei. Gândesc la sentimentul subaltern care mă încearcă văzând luminile de poziţie ale navelor la ancoră şi farurile care tivesc orizontul. Un sentiment de solidaritate, de nesingurătate, de confort, un sentiment mediocru care îneacă în duioşie lacrimogenă sentimentul pur şi aspru al solitudinii. Un fel de sentiment de colocatar într-un bloc cu două lifturi dintre care unul defect, adversităţi şi intrigi de palier, cu ţipete şi bufnituri matrimoniale; dar plin de solicitudine şi rezolvări în comun; laşi cheia la vecină; ori banii de lumină; ori îi cumperi laptele, ori pâinea şi mâhnit că-l încerc cu satisfacţie, adorm brusc zece secunde, adorm atât de adânc încât visez şi când mă trezesc la fel de brusc sunt departe de drumul pe care ar fi trebuit să-l ţină un *şkipper* şi, în timp ce mă lupt cu velele şi cârma să aduc prova pe farul care se vede aproape sub orizont, cel puţin 20 de mile îmi zic, mă trec sudorile. Uite aşa adorm solitarii la eche (până a nu se aplică cârma automată): ori nesolitarii şi dacă se întâmplă să fie şi vânt bun, barca să fie echilibrată şi tu să cazi peste bord, până să-şi dea seama sforăitorii din cabină de ce se întâmplă, eşti înecat de-a binelea, după câteva ceasuri de spaimă cumplita.
Trebuie să fie terifiant să vezi iahtul dispărând în noapte, tăcut ca moartea. Jur acolo pe loc, ca noaptea să mă leg zdravăn. De fapt pic de somn, nopţile nedormite sau petrecute în stare de seniitrezie îşi spun cuvântul şi niciodată n-am să mai plec pe mare, după ce am muncit ca un rob la iaht. Sunt concluziile care, lipicioase, dezlânate, greoaie se înfiripează într-un creier posac, unde gândurile se formează sporadic, hop, iarăşi am făcut un rondou de 360°; ce dracului, domnule, cască ochii, aiurea, n-am reflexe şi nu mă stăpâneşte decât un gând: să dorm. Să dorm adânc, abandonat, să dorm la nesfârşit şi să nu mai mănânc în veci de veci salam de Sibiu cu pesmeţi şi nici să nu-mi mai beau afurisitul de oţet de mere cu miere de albine, reţetă care m-a vindecat de boala cu care m-am întors de pe Ocean, dar de care mi-e lehamite. Să mănânc pâine proaspătă şi iarăşi să mă apuc de dormit. Chiar nedormit cum sunt, uşor abulic şi bun pentru dicteul automat; îmi dau seama că cea mai grea parte a croazierei a luat sfârşit, că echipajul a depăşit câteva situaţii limită complexe şi că de aici în colo, până la o nouă ieşire la Marea Neagră, ne va aştepta cea mai frumoasă parte a călătoriei noastre. Desigur, din pricina nesomnului anticipam cu 25 de mile marine lumea fabuloasă care ne aştepta, pentru că ar fi fost suficient un green venind de la larg, îmi scuip în sân şi na vig pe 120° cu o viteză exaspeantă de 2,5 noduri. În general îmi adjudec carturi duble. Nu are rost să trezesc pe cineva, atâta vreme cât perioada critică a trecut şi la 04.40, nisiparniţele" scufundate până la copastie, ne ajung din pupa şi, ţinând prova pe est, dispar la orizont ca şi când, acolo, ar fi un anafor cumplit, care le-ar înghiţi

într-o clipă. Faptul că sunt încărcate dincolo de ori ce prudenţă, îmi certifică propria mea previziune de timp frumos. Ieri, de la aceste nave paşnice ni s-a strigat bravo”. Parcă mi-ar fi agăţat cineva o decoraţie la catarg. Ştiu acum că ceea ce a stârnit entuziasmul cartului Janot-Răzvan, au fost farurile de pe capurile Kâsârcaia şi Eschifener… Când predau cartul, traversada este încheiată de 12 ore şi fiind joi în 6 iulie, scontez ca spre după-amiază să aruncăm ancora la Istanbul.

ÎN BOSFOR

Este un du-te vino de „nisiparniţe”, adică cele care au scos nisip şi au încărcat azi-noapte ne ajung din pupa, ne dublează, dublează Cap Eschifener şi toată peninsula dominată de munţii Mermedjik-Sirtlar şi se duc la Istanbul, în vreme ce alte barje, goale, ne dublează în sens invers. Echipaleje sunt reduse la minimum. După îmbrăcăminte, oamenii aceia sunt săraci şi după semnele amicale pe care ni le fac, sunt prietenoşi. Este evident că aceste cantităţi uriaşe de nisip nu folosesc decât la construcţii masive şi nu văd unde în alt loc decât la Istanbul. Aud o conversaţie la prova Janot-Răzvan:

— Am trecut de mult de Bosfor.

— Ne duce în Anatolia.

Râd mânzeşte şi cum vântul cade, la 09.15 se porneşte motorul. Ţinem drumul barjelor. Este senin şi cald. Peisajul la coastă, aspru şi arid, are în el o frumuseţe sălbatică, dură. Desigur, apar ca la carte şi după carte reperele de navigaţie, adică vechea baterie ruinată de pe capul Kâsârcaia şi staţia de salvare de lângă sat, pe care se distinge prin binoclu cifra 6 – staţiile de salvare de pe coasta rumeliotă sunt notate cu cifre pare, pornind cu 2 de la Aklama, 2 Mm vest Cap Rumeli, se vede clar grohotişul consemnat în *Cartea Pilot,* jumătăţile de oră se scurg monoton, cu motorul avem o viteză constantă de 4 noduri, marea este animată şi mă pasionez pentru navigaţia costieră, mai exact pentru stabilirea punctului şi confruntarea hărţii cu reperele de la uscat. La 10.56 ne taie prova o şalupă de patrulare. O salutăm cu sirena şi cu echipajul la front. Ni se face semn să ieşim mai la larg, baia Kilios şi un sector nordic prelungit cu 2 Mm de la Capul Eschifener fiind interzise pentru navigaţie. Există o tendinţă a civililor înrăiţi de a transla în navigaţie obiceiuri de la uscat, ca şi când aparenta libertate pe mare este una universală, în care fiecare face ceea ce-i pofteşte inima. Desigur este o imagine falsă şi nu de puţine ori, costisitoare. De la regulile privind prevenirea abordajelor şi până la ordinea manevrelor de acostare, ca să nu mai vorbim de respectarea paselor, a raioanelor interzise navigaţiei, de cunoaşterea avertismentelor şi a instrucţiunilor pentru navigatori, marea impune un anumit mod de a înţelege şi practica libertatea, pe care *șkipperul* este obligat să-l impună, indiferent de mimica dezaprobatoare a unuia sau altuia de la bord. Raţiunea aplicării tuturor regulilor este aceea de a preveni o catastrofă; ori incidente costisitoare ca o punere pe uscat; de a evita orice conflict cu autorităţile, care poate conduce la neplăceri, amenzi sau confiscarea iahtului, singurul responsabil în toate ipotezele posibile şi imaginabile este *„master”*-ul şi ar trebui să existe desigur o doză de onestitate a fiecărui om de la

bord, care să-l împiedice să-şi impună un punct de vedere mai mult decât de diletant, într-un domeniu în care până şi citirea unei hărţi constituie pentru el o dificultate. Îmi aduc aminte de panseurile emise în timpul nopţii de groază de la Cap Caliacra şi-mi jur să nu cedez nicio iotă din ceea ce asigură reuşita croazierei. Nu sunt dispus s-o ratez, nici dacă la Istanbul voi fi silit să apelez la serviciile TAROM-ului pentru a repatria un veşnic protestatar; dar cum suntem departe de a ajunge acolo, dublăm în larg fermecătoarea baie Kilios, însemnată ca adăpost împotriva vânturilor de E ƨi S dar plină de stânci şi o foarte accentuată agitaţie a mării şi savurăm peisajul cu coaste abrupte, tamarişti, pini, clădiri albe suspendate deasupra râpelor, apoi dublăm capul Eschil ener şi, trecând între acesta şi stânca Kalafotia, arcuim coasta dantelată adânc, acoperită cu păduri, ferăstruită de văi fermecătoare în care se văd taberele multicolore de corturi ale turiştilor, ca aceea din golful W. Cap Uzunie. O încântare. Verdele pinilor presărat cu pete de culoare, solul roşcat, apa râului care se varsă în mare, albăstrui-verzuie, caiace şi bărci gonflabile, trecem şi iată ruinele forturilor care preced Cap Rumeli, iată Rumeli-Feneri cu casele căţărate în poala râpelor, cu şantierele de calce tradiţionale; iată farul Rumeli care marchează intrarea în Bosfor, precedat în mare de stâncile Kiani, şi, dincolo de gura largă a Bosforului, farul Anadolu, care înseamnă intrarea lui pe ţărmul asiatic. Când am intrat în Bosfor cu *„Mircea”* era la începutul lui martie, pe coastele abrupte se vedea zăpada; acum totul are aer estival; iată că nu mi-am dus echipajul în îndepărtata Anatolie, la Trebizonda, unde chiar că nu era rău să ajungem şi la eche, traversez intrarea spre a înscrie iahtul în apropierea coastei asiatice, în sensul curentului şi al regulilor de circulaţie în Bosfor. Nicăieri ca aici nu am avut senzaţia acută a sfericităţii pământului. Văzută de pe *„Hai-Hui 2”,* Marea Neagră este o calotă sferică atât de bine conturată, încât ai impresia că, navigând spre sud, aluneci la vale pe această calotă, ca de pe o minge uriaşă. Mă pregătesc sufleteşte să consum regalul care este navigaţia cu iahtul în Bosfor. Este ora 15.15, din aval, prin mijlocul strâmtorii urcă petrolierul grecesc *„Marizina”,* cred că de 80.000 tone şi din Marea Neagră intră în strâmtoare *„Jalamani”,* cargou de mărfuri generale al unei ţări arabe. Forfotă de calce turceşti, construcţii tradiţionale din lemn, pântecoase piturate în roşu cârmâz şi portocaliu, în albastru şi în verde, şalupe de pasageri care se ţes între cele două maluri pe care se ţin lanţ localităţile, porturi vesele înconjurate de grupuri de case zvelte apoi mahune şi bărci pescăreşti, remorchere şi mereu „nisiparniţele” în neostoitul lor du-te vino. Ambele coaste sunt sfredelite de golfuri adânci, pline de o poezie ciudată, în care orientul pierde ceva din farmecul tradiţiei, în faţa utilitarismului occidental: Minarete albe şi turnărişti, case în stil turcesc, din lemn, cu bârfelniţe, acoperite cu olane roşii, deasupra lor coroana unui stejar şi în port clădirile rectangulare ale oficialităţilor sau vilele moderne cu garaje, care exclud moliciunea curbei şi reveria arcadelor. Orice navă care vine din Marea Neagră şi face escală la Istanbul, trebuie să acosteze pentru vamă, patenta de sănătate şi paşapoarte la Biuiukdere-Limanî. Dar… formele se mai pot face şi la Galata, în port, la vama centrală. Scrie în fişe. La sud de Tabia şoseaua filează coasta. Aşezările pitoreşti se aglomerează. Navigaţia devine prilej de turism. Sinuozităţile strâmtorii, cu golfuri largi şi cheuri,

cu bărci automobil gonind cu prova deasupra apei şi vapoare uriaşe depăşind cu suprastructurile înălţimea blocurilor de la uscat, răsplătesc din plin zilele de asceză ale ochiului şi navigaţie în solitudinea mării. După-amiaza radioasă scaldă apele şi munţii într-o lumină diafană, transparentă, cu irizări de smalţuri albastre. Lăsăm în tribord golful larg de la Biuiukdere, dublăm capul Selvi, vedem Palatul de vară al sultanilor pe coasta rumeliotă şi parcul de stejari seculari, tăiem pe diagonală baia Beikoz-Limani, încep să apară industriile Istanbulului şi după Cap Ciakal intrăm în partea strâmtă a Bosforului, unde apa se vede curgând spre sud, un fluviu rapid, cu valuri mici la gâtuituri. Casele sunt ridicate chiar pe stâncile malului, au debarcadere, familiile se îmbăiază la ştrandul propriu, unele case au hangarele pentru bărci sub o boltă zidită fie în corpul clădirii, fie exterioară ei şi, după ce dublăm capul Kanlâdja, la sud de Eschimahale, vedem un golf ticsit de iahturi superbe de croazieră oceanică, cu bărcile de serviciu legate la pupa, la uscat vile somptuoase cu grădini care sfârşesc la debarcaderul propriu şi toate semnele opulenţei, de la mobilierul teraselor, până la bărcile automobil cu motoare *„Johnson”* de 100 C.P. Viraj. Stop motorul. Răzvan intră în legătură cu o fiinţă mai mult decât obeză, dar binevoitoare, probabil băi bat, care ne spune că după ruinele care se văd pe ţărmul rumeliot şi pe care le recunosc ca fiind Rumeli Hisarî, se află un port de iahting numit Bebekkioiu, unde se fac şi vizele vamale. Pornim motorul, aici este evident un club particular şi închis, cu un şantier propriu, constat că pe hartă curentul este indicat ca având 5 noduri, ceea ce depăşeşte cu un nod viteza noastră şi după ce dublăm Anadolu-Hisarî, cetatea geamănă, o poveste întreagă cu aceste forţăreţe otomane care au format capetele de pod pentru cucerirea Constantinopolului, pun prova pe portul de iahting, în mijlocul căruia, pe o stâncă, se află un far şi în rada căruia sunt ancorate zeci de ambarcaţiuni de sport şi turism. Curentul se transformă în torent. Dăm un tur de orizont în portul de iahting, întrebăm, primim o sută de răspunsuri, reţin Galata, asta o ştiam şi eu, sunt anunţat ritos că nu mai avem combustibil, este şi firesc, navigăm de la orele 09.15 numai cu motorul, este ora 18.00, soarele a trecut spre apus şi este cazul să găsim un loc unde să acostăm, ori să ne legăm la o geamandură. Până să mă dumiresc, intrăm în curent şi dublăm capul Arnavutkioi, tivit cu schele pentru tras bărcile şi un local care îmbracă tot debarcaderul. Întrebăm de vamă, suntem întrebaţi ce motor avem şi dacă nu vrem să-l vindem. Rondou şi întoarcere la Bebekkioiu. Luptă cu curentul, este o lumină opalescentă, golful este plin de bărci cu familii întregi care mănâncă nişte castraveţi ciudaţi şi beau bere, ne strecurăm printre motor-cruizere şi iahturi legate la geamanduri, căutăm şi găsim una liberă, venim la acostare şi cum acolo este o barcă ocupată de trei tineri care mănâncă acelaşi soi de castravete şi beau bere, aceştia îi dau o mână de ajutor lui Răzvan să se lege la geamandură. *Este joi 6 iulie,* orele 18.10. *„Hai-Hui 2”* se află legată cu prova la geamandură în portul de iahting Bebekkioiu Istanbul. Penko Gekov ne recomandase portul de iahting Moda, la sud de Istanbul, pe coasta asiatică. Pentru echipajul care vrea să viziteze Istanbulul cu uşurinţă, Bebekkioiu este un port de iahting ideal. La 18,15 vedem un pescador românesc coborând spre sud cu tot echipajul pe punţi. Citesc prin binoclu *„Delta Dunării* inutil ne agităm. Nu ne vede şi nu ne răspunde nimeni. Este şi firesc.

Facem schimb de bunătăţi cu băieţii din barcă. Ne dau castraveţi şi piersici, le dăm rom şi nu mai ştiu ce. Apoi Janot ne face o salată orientală de zile mari, Răzvan scoate de la secret nişte icre de Manciuria, se fac tartine, bem coniac, Răzvan a făcut vesela încă în Marea Neagră, risipim apa de băut pentru spălarea de seară şi simt fizic cum mă pătrunde liniştea, o linişte plină de încredere, o linişte echilibrată şi tonică.

Automobilele trec vâjâind pe strada care dublează cheul. Promenada-cheu este plină de lume. Cheul are un debarcader de lemn de la care pleacă şi la care vin zeci de bărci. În prova tribord o terasă restaurant deasupra golfului. În prova staţia de benzină, eu debarcader, în dreapta ei un restaurant sub coroana unui arbore gigant; în stânga o moschee, apoi un palat sumbru, grădină cu palmieri, mai departe un parc şi promenada. În tribord, dincolo de stradă, vile şi în spatele lor coasta abruptă, acoperită de arbori. Lume. Miros de carne de oaie friptă pe jar şi ceapă prăjită. Vâjâitul automobilelor. Muzică. Dintr-odată linişte. Şi glasul muezinului. Glas aspru şi totuşi melodios, un glas amplu şi patetic imprimat pe bandă şi transmis prin amplificatoare, care stăpâneşte cerul plin de lumina senzuală şi pufoasă a amurgului. Apoi se întunecă şi se aprind cele două lumini cu sclipiri care definesc Capul Kandilli, opus nouă şi portul Bebekkioiu. Apoi se aprind lampadarele care tivesc ambele maluri ale Bosforului. Se aprind luminile în vilele şi blocurile din Bebek şi dincolo, în Kandilli. Tot Bosforul se umple de luciul acestor lumini. Trec nave iluminate feeric. Şi, în sfârşit, somnul. Somnul prin care simt legănarea iahtului şi aud, până târziu, fâşâitul pneurilor pe asfalt.

ESCALA LA ISTANBUL (I)

Vineri în 7 iulie suntem într-o cu totul altă lume. Nu este vorba numai de calitatea luminii şi de originalitatea peisajului, după cum nu este vorba neapărat de faptul că ne începem ziua pe apă când legănaţi dulce, când aruncaţi într-un ruliu cu înclinaţii de peste 20° într-un bord sau altul, însoţite de zăngănitul veselii şi bufniturile lucrurilor catapultate de pe masa de bucătărie. Este vorba de a pătrunde în interiorul lumii care ne înconjoară şi a o înţelege în esenţialitatea ei, pentru a putea trăi în ea, fără notă discordantă. Cu toate că am ajuns la Istanbul teferi şi sănătoşi, lumea la bord are un aer ofensat şi iritat. Nu se zice bună dimineaţa şi, slavă Domnului, s-a dormit zdravăn, în plus, aseară s-au mâncat tartine cu icre de Manciuria, dar se vede treaba acest soi de icre are calitatea de a anihila umorul. Deocamdată debutăm prin a ne bărbieri la sânge şi a ne spăla radical cu apă dulce. Printre picuri constat că există trei lumi în care coexist simultan: lumea de la bord, lumea de la cheu şi din Bebek, lumea Bosforului, absolut fascinantă. Ştiu că la câteva mile spre sud există cealaltă lume, lumea Istanbulului. Deocamdată îi interzic accesul la bord, din teamă şi puţină laşitate şi puţină comoditate. Janot făcuse declaraţii patetice că nu-l interesează turismul, adică vizitarea oraşelor şi că în general nu-l interesează decât marea; am luat declaraţiile ca pe lucruri drăgălaşe, făcute în puţinele lui clipe lirice, aşa că am stabilit zi liberă la Istanbul pentru echipaj, de serviciu la bord rămâne skipperul, care se află aici pentru a treia

oară. Programul a fost acceptat fără niciun protest. La 09.00 suntem gata să ne dezlegăm de la geamandură, cu intenţia de a face plinul de combustibil. Se constată că ancora Hali, fundarisită aseară pentru siguranţă şi-a răsucit parâma în jurul lanţului de la lestul geamandurii. Cum Răzvan şi Aurel se chinuie să desfacă încâlcitura, iată că de la debarcader se desprinde o universală vâslită de un bătrân voinic, ars de soare, cu părul alb coliliu, un bătrân frumos, care ştie româneşte, ne ajută să dezlegăm ancora şi ne spune că iahtul acestei geamanduri este plecat în croazieră, deci putem rămâne la ea pe tot timpul escalei la Bebek. Dumnezeu al navigatorilor cu vele, iată o faţă a providenţei. Se porneşte motorul, facem slalom printre iahturi, acostăm la debarcaderul pompei de benzină şi cum doctorul împarte cu mine dolarii generos puşi la dispoziţie de ONT Timişoara, facem o vizită la AK-Bank, schimbăm dolari pe lire turceşti şi prima cumpărătură pe care-o fac constă în patru sticle de „gazosu", un fel de apă sifonată, uşor îndulcită, clar rece ca gheaţa pe care o bem acolo, la staţia de benzină. Suntem întâmpinaţi cu amabilitate infinită. Cafeneaua pe care am văzut-o de la bord este umbrită de un dud străvechi, interiorul este intim, răcoros, doi poliţişti cu pistoalele atârnându-le la şold joacă table, este o piaţetă umbrită de platani giganţi, apoi moscheea, în curtea căreia sunt instalaţii sanitare, suntem ajutaţi să facem plinul, ni se indică de unde să ne aprovizionăm cu apă, apoi, cu motorul ne întoarcem la geamandura „Noastră", unde bravul bătrân ne aşteaptă cu o barbetă zdravănă, din parâmă vegetală, cu care ne legăm la geamandură, fără să mai fundarisim ancora. Mai mult. Bătrânul se oferă să-i conducă la cheu pe băieţi. Îi facem cadou bătrânului miere de albine (avem un stoc impresionant) şi un pachet din cei mai buni biscuiţi ai bordului. Tevatura dinaintea plecării, lucruri uitate în ultima clipă, apoi echipajul părăseşte bordul şi rămân singur, dintr-odată deconectat de la starea de iritaţie permanentă, plonjând adânc în splendoarea zilei de vară şi în forfota de toate genurile care mă înconjoară. Janot a luat cu el paşapoartele, lista de echipaj şi, Diary" spre a face formele vamale şi a aplica în Diary" ştampila portului Istanbul. Se vor expedia mesaje în ţară, spre liniştirea alor noştri. Nu ştiam pe când frecam puntea cu toată convingerea că secundul, după ce pusese în mişcare prietenii şi amabilitatea unor foruri oficiale, cerând buletine meteo din tot cuprinsul Mării Negre, expediind telexuri la consulatul din Istanbul, era pregătit să declanşeze o operaţiune aero-navală pentru recuperarea echipajului taciturn, dispărut fără urmă din noaptea furtunii aceleia la Cap Caliacra, care, de fapt, a bântuit cu furie toată Marea Neagră, la uscat dezrădăcinând copaci şi luând acoperişuri. Oricât de aspre ar fi reproşurile care ni s-ar putea face în acest sens, nu avem nicio vină. Lipsiţi de un radio-emiţător, receptăm doar idilicele emisiuni ale postului „Radio vacanţa" şi ne încredinţăm mesajele poştelor internaţionale, cunoscute din croaziera navei-şcoală *„Mircea".* Aşa că, după ce fac ordine exemplară la bord, după ce arunc pe toată suprastructura găleţile cu apă de mare recomandate de Moitessier ca servind de conservant lemnului, am în faţă o zi întreagă de plajă, baie, pregătirea etapei următoare, sistematizarea observaţiilor, organizarea croazierei, însumând experienţa câştigată până aici. Când comandantul Hârjan a primit ilustrata expediată de la Istanbul i-a telefonat Stelei, spunându-i că rezervele lui au căzut şi

că de aici încolo este sigur că ne vom întoarce întregi şi nevătămaţi. Comandantul Hârjan avea dreptate, pentru că ziua aceasta de vineri 7 iulie este o zi fastă, care are calitatea să opereze cu sinteze şi în acelaşi timp să fie o zi exuberantă de vacanţă. Deci să-mi arborez portretul de lup de mare, neapărat cu pipa de rigoare, neapărat cu cascheta purtată prin Caraibi, căreia i-am fixat o ancoră din metal, sacrificată de Bobi de la epoleţi şi să mă ocup un ceas de marinărie.

Prima concluzie este că întotdeauna o barcă cu vele va fi prea mică pentru un echipaj format din patru deştepţi, indiferent de lungimea ei peste tot, sau numai la linia de plutire. Cu cât numărul deştepţilor se reduce, cu atât barca va naviga mai vesel. (N-am spus „mai bine"). Din această constatare s-a tras concluzia că, fiind nevoie de un singur deştept la bord, nu mai este nevoie de echipaj şi aşa s-au născut solitarii. Cum n-am atins gradul de polivalenţă necesar solitarului şi nici pe acela de mizantropie maximă care să mă alunge dintre semenii mei în solitudinea absolută a mărilor, rămân la foi mula echipaj, totdeauna în număr impar, cum se recomandă pretutindeni în alcătuirea acestor microsocietăţi plutitoare şi cum orgoliul ca la primul voiaj să nu am marinari de profesie la bord s-a consumat; la următoarele croaziere, dacă vor viza vreo performanţă, voi forma echipaje amaiinate şi din oameni care stăpânesc velele.

Aici se impune disocierea care trebuie făcută între performanţă şi turism nautic. Şi în acelaşi timp, lauda echipajului de la *„Hai-Hui 2",* care cu un iaht netestat suficient, proaspăt lansat la apă, fără nicio experienţă de iahting, a adus iahtul de la Tomis la Bebekkioiu, oferindu-i skipperului plăcerea de a se prăji la soare în Bosfor. Cum sindicatele şi sindicalismul nu este invenţia nimănui de la bord, trecem la o a doua concluzie, neinteresantă pentru lectorul fără pasiuni nautice şi anume: motorul şi proprietarul său Janot. Desigur, este bine ca motorul auxiliar, un *„hors-bord"* de minimum 8 C.P. să fie al iahtului, asta nu pentru a-l exclude pe Janot, ci pentru a da skipperului posibilitatea de a acţiona oricând, în orice împrejurare şi fără nicio rezervă, în deplină cunoştinţă de cauză. Skipperul trebuie să cunoască metehnele motorului, să ştie cum girează iahtul când se foloseşte motorul, ce inerţie are, cum se poate evita ieşitul elicii din val şi supraturarea motorului, aşa cum s-a întâmplat în seara care a precedat noaptea de la Cap Caliacra. Janot nu şi-a cruţat o clipă motorul, ba dimpotrivă. L-a solicitat şi suprasolicitat atunci când nevoia a impus-o şi, desigur, fără acest motor am fi dus-o mult mai greu şi în Bosfor, imposibil, sau aproape imposibil. Dacă *„hors-borăul"* are inversor, atunci se poate spune că se atinge superlativul.

Este rândul discuţiei despre barca de serviciu, dinghy, anexă rigidă sau gonflabilă care la *„Hai-Hui 2"* există; dar este ca şi când n-ar exista. *„Iiai-Hui jr.",* anexă din plastic, rigidă, stabilă, cu pereţi dubli, excelentă, inscufundabilă, bună şi ca barcă de salvare deci, a rămas la Grădiştea, aşezată deasupra cuştii domnului Raj. Ca s-o fi luat la remorcă era o mizerie, ne frâna, ne îngreuna manevra şi la bord putea fi fixată doar deasupra cabinei, lucru incomod şi, dacă stăm să judecăm sever, neîncercat din comoditate şi grabă. În cazul unei acostări direct la cheu, nu se nasc probleme. În cazul de faţă, iată însă că devenim tributari bunăvoinţei sincere; dar tributari în ordinea morală a lucrurilor. Naveta iaht-debarcader,

aprovizionarea cu apă, depind de altcineva. Avem o barcă gonflabilă, dar nu ne obosim s-o punem la punct şi nu cred că cineva îmbrăcat de oraş se va aşeza turceşte pe fundul ei. Oricum eram obligat să încerc. În cazul unui naufragiu, cred că ne ducem cu toţi la fund, înainte de a o putea umfla cu pompa pneumatică de picior. Deci, nota zero la capitolul anexă. Îmi fac o mie de reproşuri şi o autocritică atât de severă încât adorm plin de pocăinţă, lăsându-mă legănat de ruliul dulce, fără să visez lei. Se mai pot adăuga câteva observaţii suculente de ordin meteorologic, al regimului vânturilor, al curenţilor şi temperaturii Mării Negre, al raportului dintre viteza şi direcţia vântului şi viteza şi deriva iahtului, a faptului că în Turcia există evident o inflaţie, o scumpire a vieţii, anul trecut am plătit 3,40 lire pe benzina super în Turcia anatoliană, azi dimineaţă am plătit 5,45 lire pe benzină normală la periferia Istanbulului, în plus vajnicii mei motorişti au uitat să ia ulei din ţară şi am dat o groază de bani pe *„Super-oil”*-ul englezesc. Gazos-ul s-a dublat, vom vedea restul. Nu lăsa nimic la întâmplare, nu lăsa echea din mână la manevră şi în momente cheie, prevede neprevăzutul şi înscrie-l în rolurile de echipaj, fă antrenament dur, fără să menajezi niciun nas subţire, elimină parlamentarismul ca pe un carcalac imperialist care trebuie aruncat peste bord şi adaptează umanismului socialist zicala din epoca marilor veliere, care, spune că: între Dumnezeu şi comandant nu există decât pavilionul.

După câte se vede pipa şi cascheta au determinat un flux de gândire marinărească profundă, căreia i se adaugă rememorarea câtorva date speciale despre navigaţia în Bosfor. Atenţie la stâncile de la suprafaţă şi întinsura de la Cap Fiii. La întinsura cu stânci de la capul Tellitabia. La stâncile Dikili, travers Rumeli-Kavagi, la estacadele pe care, dacă le avariezi, le plăteşti şi la curentul care te derivează spre stânci în baia Tarabia, în general la tentaţia de a te apropia de coastă, pentru a admira vilele, debarcaderele, bărcile automobil, iahturile şi nimfele de Bosfor.

Ajuns aici cu jurnalul de bord simt din nou dorinţa irezistibilă de a lenevi. A lenevi imperial este un ultragiu adus conştiinţei mele proletare, în permanenţă efervescenţă revoluţionară. A lenevi proletar nu se poate, proletariatul fiind într-o dinamică susţinută, explozivă. Dintr-un tic verbal şi un reflex social condiţionat, nu ştiu să lenevesc. La dracu! Voi lenevi ca un om. Aşa că mă prăjesc la soare, plonjez de la prova în apa rece şi străvezie, înot, escaladez bordul pe la pupa, unde am legat scara de pisică şi o iau de la capăt, ignorând timpul cu o detaşare perfect orientală. De fapt vreau să scap de habitudinile profesiei. Să le supun unui bombardament cu raze solare şi când se dislocă, să le înec în Bosfor. Zadarnic. Sunt încastrate la nivelul celulelor. Cel mai sâcâitor obicei rămâne spiritul de observaţie. De altfel este şi obiceiul care mi-a adus cele mai multe neplăceri. Deci, făcând plajă la puntea prova, plonjând în Bosfor şi cărţărându-mă la bord pe scara de pisică, observ că muşchii mei se destind, întregul trup se destinde şi mă încearcă un sentiment reconfortant de odihnă adâncă şi calm. Mai observ legătura dialectică dintre afluxul de muşterii, sau penuria de muşterii la restaurantul terasă; după cantitatea de resturi menajere deversată periodic în Bosfor de personalul suszisului restaurant şi contracurentul format în golful Bebek care poartă aceste resturi

menajere pe lângă iaht, ducându-le spre un anafor unde contracurentul se dizolvă în şuvoiul curentului = 5 noduri. Cum am lansat peste bord canistra cu apă de băut, spre a o păstra rece, trebuie să veghez salubritatea întreprinderii, ca şi securitatea salturilor de la bord, în susnumitul contracurent. În plan apropiat sunt înconjurat de iahturi. Cele mai fastuoase, legate cu pupa la cheu, iahturi de milionari, având măcar un marinar plătit la bord, care face întreţinerea, o goeletă superbă din lemn, de cel puţin 25 m. Lungime, iar în locul de ancoraj din jurul semnalului luminos, în apele staţionare dintre curent şi contracurent, un iaht cu motor sub pavilion francez, purtând fanionul lui *„Club Méditerranée”,* pe care, coborând Bosforul, l-am văzut evoluând în Biuiukdere-Limanî. Planul general este de-a dreptul fascinant. Vapoare uriaşe, cargouri sau petroliere apar din aval; ori din amonte, cele din amonte cu mare viteză, cele din aval urcând greu, acoperind cu suprastructurile măcar o sută de metri de peisaj. Talvegul strâmtorii este înspumat de eliciie caicelor multicolore încărcate cu tot ce se poate imagina, de provele unei adevărate flote de şalupe de toate formele şi pentru toate utilizările, foarte multe fiind de pasageri şi făcând naveta între localităţile de pe ambele maluri ale strâmtorii, ca şi marile vapoare de pasageri, cu două punţi, care fac acelaşi oficiu după un orar fix, de altfel cauza principală a ruliului exagerat al tuturor iahturilor din port. Aceste vapoare trec pe lângă *„Hai-Hui 2”,* o aruncă în disperare, se duc la debarcader şi pleacă apoi, lansând semnalul de sirenă regulamentar. Tot acest cortegiu nautic într-un du-te vino neîntrerupt, este percutat de siajul rapid al bărcilor-automobil. Tineri sau tinere în costume de baie stau la volan, motoarele *„Johnson”* sforăie întărâtate, bărcile-automobil apar nebune de după capul Rumeli-Hisarî, trec razant pe lângă iahturi făcând valuri care agită baia şi atunci toate ambarcaţiile dansează furibund, catargele par gata să fie smulse, apa plescăie şi fiara aceea din fibră de sticlă ori din plastic descrie un semicerc graţios, se aude zgomotul motorului când acţionează inversorul, plescăitul apei când prova până atunci în aer cade pe luciu şi ori se alimentează de la staţia de benzină, ori pasagerii debarcă după cumpărături. Familii întregi cu bunici şi nepoţi care vin la piaţă, sau pleacă de la piaţă spre vilele semănate în lungul strâmtorii, defilează în aceste bărci-automobil de toate dimensiunile. Văzând pavilionul românesc, foarte mulţi din cei de la bord îmi fac semne amicale. Tot acest peisaj nautic în plină forfotă este punctat de nemişcarea bărcilor pescăreşti, unde femei, bărbaţi şi copii oficiază cu o linişte desăvârşită. Ici, colo, apare scăfârlia unui înotător. Îmi dau seama că de fapt acesta este peisajul nautic matinal, între ora plecării la lucru şi aceea a întoarcerii de la lucru şi-mi propun ca a doua zi de serviciu la bord s-o consacru exclusiv observării vieţii pe Bosfor, care mi se pare un univers de sine stătător, de un pitoresc unic, cu legi interioare bine definite şi cu totul altceva decât am văzut la Veneţia; ori în Bermude, ori în alte porturi sau oraşe lagunare, un univers care se leagă nemijlocit de viaţa comercială, industrială şi socială a Istanbulului. Bătrânul simpatic, care şi-a oferit bunele oficii cu atâta largheţe, vine la iaht cu barca şi atunci îmi dau seama că şi cheul propriu-zis îşi are viaţa lui specifică, plină de culoare şi că bătrânul acesta senin şi puternic aparţine vieţii cheului, care nu depăşeşte rigola trotuarului. Se numeşte Riza Vural şi-mi traduce numele care ar însemna „Bate, ia”. Face

gestul numelui cu un pumn cât o măciucă. S-a născut la Balcic. A fost barcagiul reginei Maria. A făcut armata în România. Are doi feciori la o şcoală militară de ofiţeri. Este proprietarul câtorva bărci de agrement şi angajat să îngrijească unul sau două iahturi. Câştigă bine în sezon, mai ales duminicile, când este dever mare. Are 72 de ani. Vine a doua barcă, aducând un al doilea turc, încă verde, care vorbeşte foarte bine româneşte. Ardem Karadeniz, sau Ardem Mareneagră, 68 de ani, a făcut armata la infanterie în Bucureşti, a dus-o excelent, apoi, în 1937 a venit în Turcia, unde a fost muncitor. Este pensionar, are trei bărci pe care le închiriază şi îngrijeşte câteva iahturi. Ambii locuiesc aici, în Bebek. Este primul iaht românesc pe care-l văd. În schimb, aproape zilnic trec nave româneşti de la Constanţa, sau spre Constanţa. Ce este în ţară? Au auzit că litoralul…Constanţa de-asemenea!… Ce viaţă! Sunt plini de cuviinţă. Interiorizaţi. Îmi sunt dragi ca nişte bunici sfătoşi şi înţelepţi. Solidaritatea lor este sinceră şi profundă. Ne vor sta la dispoziţie cu bărcile. Seara ne lasă o barcă la iaht. Numai duminică n-or să poată să ne lase barcă. De ce avem nevoie? Unde plecăm? Când ne întoarcem? Dulce Românie, îmi zic, cine-a gustat din laptele şi mierea ta, din omenia şi toleranţa ta, iată, nu te uită niciodată. Pălăvrăgim sub soarele torid. Aerul este încărcat cu odorile pământului. Floare de iasmin şi carne de berbec friptă, peşte şi gaze de eşapament, flori necunoscute şi asfalt încins. Soseşte ora clienţilor. Cei doi bătrâni se întorc la cheu. Acest cheu are construită în faţa lui o schelă din lemn. Adică un plan înclinat cu duşumea rară din scândură, pe care se trag bărcile spre a nu fi sparte, ciocnindu-se unele de altele pe valurile făcute de trecerea vapoarelor. La aceste schele se coboară pe trepte de lemn. Între cheu şi schela propriu-zisă există o platformă tot din scândură. Pe una din platforme este instalată umbrela de soare albastră a bătrânului Riza Vural. Pe cheu, deastipra acestei platforme se află instalat căruciorul-grătar-frigider al unui negustor ambulant, acelaşi de azi-dimineaţă (confirmat de lentilele binoclului). Deci un vad de bărci, plătit municipalităţii de Riza Vural. Alt vad, al grataragiului polivalent, cu loc fix, pentru că la vadul celălalt se află Ardem Karadeniz şi alt negustor ambulant. Deci este ora prânzului când apar chiulangiii, sau studenţii în vacanţă, sau familiile de negustori care-au închis prăvăliile (ceea ce m-ar mira) sau lume de toate felurile. Unii se opresc la grataragiu. În sacoşe sunt sticle de bere. Oamenii se aprovizionează pe loc, ori au venit aprovizionaţi. Închiriază barca, pentru o oră sau tot restul după-amiezii. Pleacă de la debarcaderul schelă în largul golfului. Unii au undiţe. Ca şi femeile. Se ospătează, castraveţii nu lipsesc, beau bere, pescuiesc, fac baie (bărcile au scări de lemn portative, pe care înotătorii se urcă uşor), există o totală emancipare a sexului frumos şi Bebekkioiu se umple de o a treia lume. Care nu are iahturi, motor-cruizere şi nici bărci-automobil. O lume veselă şi fără prea multe tranzistoare. Dincolo de rigola trotuarului fâşâie limuzinele. Un exod de la Istanbul spre vilele, blocurile şi casele semănate pitoresc pe terasele împădurite, sau în lungul văilor abrupte. Apoi bărcile de închiriat se întorc la debarcader. Riza Vural îşi strânge umbrela albastră. Navele de pasageri îşi deversează povara umană. Apare echipajul la cheu. Înainte de apusul soarelui se aude chemarea amplă, profundă, impresionantă a muezinului. Janot a vizat paşapoartele şi a făcut toate

formele. Este timpul să cinăm şi să ascultăm primele impresii.

ESCALA LA ISTANBUL (II)

Sâmbătă în 8 iulie *„Hai-Hui 2”* se află legată la geamandură cu două barbete. La ora 08.00 temperatura este de 25°, promiţând o zi toridă. Nu de Ţepeş mă tem, cât de căldură. Aurel insistă să mergem împreună, să-i arăt Istanbulul. Cum văd că a uitat să târguie lighenaşul de plastic şi găleata, cum nu s-au expediat meajele în ţară, mă echipez şi, lăsându-l la bord pe Janot, plecăm cu barca lui Ardem Karadeniz. Bebek este o localitate extravilană a Istanbulului. Un încântător satelit, nici mahala, nici localitatea balneo-climaterică, câte ceva din ambele, păduri prăvălite în oraş, o stradă paralelă cu Bosforul, magazine unele lângă altele la centru, o. Stradă abruptă care urcă spre vilele lui Ismail-Efendi şi aceeaşi bunăvoinţă universală, punctată de *yachtsmanii* străini în echipamente fanteziste. O doamnă care ştie franceza, italiana şi spaniola ne arată poşta şi lângă ea magazinul cu obiecte din plastic. La poştă, închis. Rămâne poşta din Istanbul. Poşta mare. Obiectele din plastic, raportate la preţurile noastre, sunt ucigător de scumpe. Chiar dacă câştigi 10.000 de lire pe lună (fiind un oarecare) este mult să dai 50 de lire pe un lighenaş din plastic. O găleată costă 80 sau 100 de lire. Îl iert pe Aurel de găleată, dar de lighenaş îl execut. Hoinărim câteva minute prin Bebek. Aceleaşi prăvălii tarabe ale zarzavagiilor cu mormanele lor de roşii uriaşe, castraveţi, ardei graşi, vinete şi o sută de alte soiuri, totul pe frunze aranjate savant, totul stropit, spălat, curat, grămezi de fructe la preţuri exagerate şi, alături, panerele gigant ale pescăriilor, cu zeci de soiuri de peşte strălucind argintiu, piersicile 40 de lire, aceleaşi magazine, aici ultraşic, ultra elegante, cu preţuri de staţiune, predăm lighenaşul roşu şi luăm troleibuzul de Istanbul-Galata. Zăpuşeală ucigătoare. Arnavutkioi cu palatul sultanilor (şoseaua ţine malul Bosforului, în dreapta sunt dealuri abrupte, casele strâmtorate între dealuri şi trotuar, pe limbile de pământ care se prelungesc în apă sunt localuri şi debarcadere), Kuruceşme, Ortakioi, macarale, dane, nave, se descarcă nisipul adus de barje, case vechi acoperite cu gudron, roase de umezeală, acoperişuri hâite, case din lemn pe jumătate prăbuşite, putrede, oţetari crescuţi din ziduri, un palat imens din care n-au mai rămas decât zidurile năpădite de vegetaţie, cafenele, bodegi, o mie de butici sumbre, cald până la leşin, vile somptuoase, cluburi elegante, limuzine, măgăruşi trăgând căruţe vopsite în culori vesele, praf, scrâşnetul macaralelor, apoi Dolmabahce, palatul sultanilor moderni de după 1800, între platani uriaşi, santinele în uniforme amintindu-le pe cele americane, Galata, coborâm. Mă izbeşte peste obraz căldura. Aerul miroase a ulei încins şi a peşte prăjit. Podul Galata. Podul pe flotoare, care dansează sub picioare. Şi Cornul de Aur. Aurel vrea să-l pozez, asta durează, meşterim la aparatura cu care s-a încărcat şi în general nu-mi place să mă întorc singur, în locuri văzute întâia oară cu secundul. Un cuplu pus brusc în faţa Cornului de Aur, sau a altui peisaj mirific, creează un anumit halo emotiv, capabil să pună în valoare subtilul şi imperceptibilul. O buclă rebelă, un gest tandru sau numai obişnuit, o lumină a irisului, alta decât cea obişnuită, tăcerea sau şoapta, aduc

inefabilul şi emoţia. Lumea îşi pierde ceva din concreteţe, în folosul spiritului. Percepţiile sunt mai acute. Retina reţine definitiv. Poezia lasă urme. Amintirile sunt subiective. Încerc să mă detaşez de secund şi să revin la doctor, fără mare succes, Pescarii cu mahuneie lor săltăreţe trase la cheu, frig pe jar peştii proaspăt prinşi, împărţiţi pe roluri de echipaj milimetric exacte. Unul frige peştii. Unul taie pâinile şi vără peştii fripţi între două felii zdravene, după ce i-a aghezmuit cu zernuri picante, luând cu dreapta banii, înainte de a da drumul sandvişului, strigând în acelaşi timp din fundul plămânilor, chemând muşteriii şi lăudându-şi prospeţimea mărfii. Gura Cornului de Aur este plină de nave de pasageri care pleacă spre Insule, localităţile de pe coasta asiatică, cele din Bosfor, de calce care şi-au culcat catargele pe dunetă să poată trece pe sub pod, de bărci şi şalupe, de remorchere şi barje, valurile saltă toate gunoaiele imaginabile, şuvoaie de pasageri ţâşnesc pe pasarelele navelor, la ferryboat-uri se înghesuie şiruri paralele de maşini, se vede podul Europa-Asia dominând peisajul, sute de negustori ambulanţi îşi strigă clienţii, prezentatorii produselor de ultimă oră fac jonglerii pe trotuar ştergând pete de cerneală cu soluţii minune, tunzând cu foarfeci miraculoase şi desigur strigând să atragă atenţia, se văd moscheile, se vede Topkapî şi Sfânta Sofia, se vede Stileymanye dominând peisajul urban, alături de moscheia cu Mohamed Cuceritorul, minaretele străpung cerul de azurit, este un vânt răcoritor pe podul Galata, dedesubt sunt restaurante şi anticariatele de sub pod, lume, lume, grăbită, vânzători de bragă, de apă, de salep, simigii, toţi cu recipientele la spinare, sau cu tablalele agăţate de gât, cărucioare cu storcătoare de fructe, vânzători de şireturi, de lame, de ţigări, cu ochii la poliţişti, casele de bilete pentru navele de pasageri, camioanele cu cai pline de lubeniţe uriaşe, ori coşuri cu Afuz-Ali, strugurele chihlimbariu, copt cine ştie unde în sud, un vacarm şi demonul comerţului, singura salvare de la mizerie. Copii maturi la 8 ani, cărând greutăţi prea mari pentru spinarea lor, copii cinici, disperaţi, care-şi agonisesc bucata de pâine la stăpân, ori în propriul lor negoţ, o grabă febrilă şi-n mijlocul tumultului de automobile pe patru rânduri în şuvoi neîntrerupt, al autobuzelor şi troleibuzelor, al şaretelor şi platformelor cu cai, al sunetului sfâşietor de sirenă şi al dangătelor clopotelor de pe nave, moscheile, silenţioase şi atemporale. În piaţa din spatele moscheii Valide de pe cheu, începe de fapt Bazarul Kapali Carşi, adică Bazarul acoperit. În dreapta moscheii privind spre Bazar se află piaţa de fructe şi zarzavaturi, în faţa Bazarului, tarabele cărucioare ale negustorilor de confecţii, curele, pantofi, mărgelărie şi o mie de fleacuri, care fac o larmă de iad. Se vând 1001 feluri de cămăşi bărbăteşti; de fapt mai mult se strigă de negustor, decât se cumpără.

Găsesc nişte foarte frumoşi ochelari de soare pentru secund, la preţul unui kilogram de piersici şi iată că un bărbat tânăr, cu ochi albaştri şi o şapcă ecosez, binevoitor până la jenă, se tocmeşte cu tânărul solid care are taraba, mă asigură că sunt buni şi ieftini şi după ce-i târgui, ne întreabă discret: dolari? Aurel mai are, n-a schimbat la bancă partea lui, tânărul oferă mult mai mult decât la cursul zilei şi mie îmi ia Allah minţile, cu toate că sunt păţit şi în loc să-l înhaţ pe doctor de aripioară, consimt la târg. Ne retragem conspirativ pe o înfundătură dosnică a Bazarului, bună pentru un decor de crimă în lumea interlopă, tânărul nu este grăbit,

ne invită la o ceainărie, ne serveşte un rând de ceai şi *„gazosu”,* apoi desface un portofel lat, din care frunzăreşte bancnote aşezate astfel încât cifra 100 este foarte vizibilă. Târgui se face tot conspirativ, Aurel ia bancnotele, tânărul ne ţine de vorbă, ne dă numele şi un număr de telefon, apoi se subtilizează în mulţime şi noi, calmi ca nişte lupi de mare trecuţi prin ciur şi prin dârmon, unşi cu toate unsorile porturilor şi lumii interlope, intrăm într-o butică să târguim „surveniruri” pentru Dorina. Stupoare. Negustorul întoarce bancnotele pe toate feţele, stă în cumpănă să cheme poliţia sau să râdă, apoi văzând două mutre siderate, ne explică duios că am fost victimele unui escroc, care ne-a înzestrat tezaurul cu drahme greceşti dinaintea primului război mondial. Trăsnetul! Ieşim opăriţi şi dăm peste Răzvan. Nu zic „dă-i dracului de bani”, pentru că s-a dus o parte din fondul nostru şi-mi vine să mă iau la palme pentru gogomănie. Spumeg. Să fim atât de tembeli încât primul escroc de Bazar să ne mulgă în voie, să ne tratarisească şi cu ceai şi cu număr de telefon, să ne mai ţină şi de vorbă, fără ca cel mai elementar spirit de precauţie să nu cenzureze acele bancnote de pe vremea lui Pericle, este lamentabil. Trebuie să-mi adun tot umorul, ca să nu-l fac K.O. pe Aurică, după care să mă autotrimit la podea. Plini de o veselie debordantă, defilăm prin faţa sutelor de butici cu bijuterii şi confecţii, cu „artizanat” de serie şi blănărie, ghiontiţi, călcaţi la propriu pe bătături, sub lumina nebună a aurului de sub bolţile străvechi, transpiraţi, amestecaţi printre turişti spelbi, cu nasurile roşii şi turiste tăpăligoase, puţin sub 1,90, printre turcoaice îmbrăcate în pardesie gri, legate la cap, venite de aiurea să târguie brăţări de aur pentru zestre, printre pungaşi şi zurbagii, îl caut feroce pe Aii şi nu mi-e de alta decât de râsul lui neruşinat şi de poveştile lui şi mai neruşinate, povestite în cine ştie ce speluncă de escroci şi cu ziua începută trandafiriu poposim la Poşta Centrală, să ne expediem ilustratele. Scriu Stelei şi comandantului Hârjan câte-o frumoasă ilustrată plină de culori optimiste. Hotărât, Aurel este astăzi în mină bună. El vrea, fie ce-o fi, să expedieze Dorinei o telegramă. Aşa că dispare, eu, aşezându-mă filosofic pe treptele de piatră, să-i păzesc aparatul de filmat, care, evident, atrage o ceată de derbedei minori. Tipii mi se aşază de-a dreapta şi de-a stânga. Cum am temperatura la ulei ridicată, numai bună pentru o asemenea vecinătate, mârâi un marş” atât de convingător, încât infractorii potenţiali o şterg, alintându-mă probabil cu epitele ornante. Dar iată-l pe bravul şi generosul meu echipier, însoţit de un bărbat numai politeţe şi introspecţie. Hait, îmi spun. Ăsta ce mai vrea să ne schimbe? Nimic nu vrea să ne schimbe. Este domnul Ayhan Aktugan, funcţionar la poşta din Istanbul, care aprofundează filosofia islamică şi care a aflat că omul cu telegrama este doctor, încă chirurg, a cerut o consultaţie acordată pe loc, după cumt pe loc şi în faţa doctorului a fost pus în mişcare teleimprimatorul, transmiţând telegrama reconfortantă, contra 80 lire turceşti. Domnul Ayhan Aktugan îmi ia mâinile, mi se uită în ochi cu o privire de hipnotizator şi mă întreabă englezeşte în traducerea doctorului, ce văd în luminile ochilor lui? – Un om bun, îi spun. — Acela eşti tu, îmi răspunde, apoi îmi scrie în „Diary”:

Allah, zalindan, zatina, zaţi, için muhabbetiyle bur Kaimati Yarâti!

Nu ştiu nici acum ce înseamnă rândurile de mai sus, cu toate că bănuiesc, este ceva din Coran, ori o înţelepciune adâncă; după cum şi astăzi Aurel aşteaptă să sosească la Timişoara, telegrama expediată în faţa ochilor lui de chirurg precaut, x-ece şi circumspect.

ESCALA LA ISTANBUL (III)

Privesc lumina zmeurie care se prefiră prin rencligeam, vitraliile moscheei punând pete roşii pe zidurile vopsite în cărămiziu. Este o clipă desprindere de sine sub cupola uriaşă. Versetele din coran sunt scrise cu litere de aur pe fâşii de zid vopsite în negru. Totul pluteşte în ape străvezii de o dumnezeiască culoare ru binie, în care se văd cercurile de bronz de care sunt agăţate zeci de candele din sticlă groasă, albă. Mă smulg din vrajă. Ies. Cobor în curtea umbrită de platani şi cedri uriaşi. De jur împrejur sunt cupolele rotunde ale medreselor, caravansaraiului, bolniţelor şi locuinţelor învăţaţilor, ridicate ca şi moscheia de arhitectul Sinan cel Mare din porunca lui Soliman Magnificul. Totul este gândit în aşa fel încât să se opună Sfintei Sofii. Geniul otoman împotriva celui bizantin. Armele spiritului, împotriva armelor spiritului. Dacă oamenii şi popoarele s-ar lupta între ele întrecându-se în zidiri măreţe, ar trebui să ucenicim într-ale arhitecturii. Arcadele ferestrelor poartă deasupra lor inscripţii în faianţă azurie. Azuriu este cerul care se bolteşte deasupra Cornului de Aur, peste terasele care coboară la ţărm, terase pline, atunci, de cedri străvechi şi chiparoşi sfielnici, de case vopsite în albastru şi galben, în verde şi portocaliu, învelite cu olane. Văd minaretele şi cupolele, bastioanele şi zidurile crenelate, caicele aurite lunecând pe apele de azur, mereu azur, briza foşnind în crengile cipreşilor, aleea de prundiş şi mauzoleul Magnificului. Cei şase stâlpi care veghează intrarea. Zidurile placate cu faianţă. Bolta în arabescuri, bătută cu stele din diamant şi rubine, scânteind la atingerea luminii. Sidef şi fildeş încrustat în balustrade. La mijloc, pe un podium, coşciugul, acel *tahta* în care sunt închise alte coşciuge din ce în ce mai mici, ultimul dintre ele păstrând rămăşiţele lui Soliman Magnificul, acoperit cu catifea verde, vegheat de mun, stâlp-lumânare, într-un colorit plin de măreţie. Îngenunchez pe treapta a doua. Soliman a detestat solitudinea, cu toate că era un învăţat. Iată-l şi aici, în moarte, înconjurat de coşciugele mai mici ale femeilor iubite, ale fiicelor şi fiilor… Numai celălalt mare sultan, Mohamed Fatih-Cuceritorul, numai acela are curajul să înfrunte veşnicia în singurătate. Numai el are tăria să fie singur în moarte, aspru şi neîndurător, aşa cum a fost în opera lui de zidire a imperiului otoman. Suntem deci în ziua de sâmbătă 8 iulie 1596, la aproape un an de la bătălia de la Călugăreni, zi a celor 45 sfinţi mucenici din Nicopolea Armeniei, este ceasul rugăciunii de seară, se aude glasul aspru, dar autentic, neînregistrat pe bandă al muezinului chemând binecred. Incioşii din balconul ajurat aşezat spre Meca, port calpac cu fundul verde şi mă gândesc că, dacă cel numit de către Dionisie Rally Paleolog, Kiril Plano Patres ştia de întâlnirea de pe treptele mauzoleului, atunci ştia de întâlnire şi cel numit Soarele, cu toţi ceilalţi: Omikron, Omega, Alfa, Şarpele şi Balaurul. Oricum, mă aflu aici, ca să tulbur apele. Am conceput întotdeauna acţiunea ca pe un punct de plecare în

căutarea unei legi morale, a unui fel de a interpreta viaţa şi a-i conferi semnificaţii, dincolo de biologic. În ultimă instanţă de a-mi cuceri propria existenţă. Ce este această croazieră spre Sud, cu carturile ei de noapte şi ce este această întoarcere în timp, altceva decât asaltul repetat pentru propria mea cucerire, ori lupta pentru a-mi lărgi hotarele interioare; ori de a conferi existenţei un contur cât mai apropiat de conţinutul interior pentru că, mi se pare, vremea discursului interior a murit odată cu epoca filistinilor şi a proprietăţii private. Noua condiţie umană impune gestul viril şi acţiunea, într-o lume care se luptă vitejeşte să pună semnul egal între mediocritate şi talent, între acţiunea creatoare şi discursul despre acţiune, între superficialitate şi profunzime, confundând totul în siropul egalitar şi neeficient al cărui singur beneficiar este mediocrul. Sunt trimesul lui Mihai Viteazul să anulez intrigile lui Mihnea Turcitu, pe de-o parte; pe de alta să sondez care este starea reală a insurecţiei bizantine, despre care trimişii Paleologilor refugiaţi în patriciatul bisericesc, după ce au fost goniţi cu iataganul din tronul lor de aur, spun că nu aşteaptă decât trecerea voievodului peste Dunăre; spre a elibera Bizanţul şi a-i oferi coroana, punându-se la adăpostul sabiei lui neînfricate. Este greu de conceput că oamenii care şi-au pierdut propriul lor imperiu pe când îl guvernau cu toate atributele puterii statale vor putea să-l reînvie după mai bine de un secol de stăpânire otomană dură; chiar dacă, să zicem, voievodul şi-ar aduce oştile sub zidurile Constantinopolului, devenit de o sută de ani Istanbul. Mă tem că din vechiul Bizanţ n-au mai rămas decât pasiunea intrigii şi gustul pentru bogăţie cu orice preţ. Sunt aici sub identitatea căpitanului de tigheceni Mârzea, aventura asta am povestit-o în *Călăreţul Roşu,* acolo am retrăit intens Istanbulul acelor vremuri cu acelaşi ritm dement al comerţului; poate cu mai multă poezie, pitoresc şi murdărie, automobilele fiind expulzate din peisajul urban şi înlocuite cu lecticile, cămilele purtând baldachine somptuoase, tivite cu franjuri de aur şi mărgele, caii de la rădvane şi cei de şa fiind harnaşaţi strălucitor; dar arămarii din spatele moscheii Bayezit bătându-şi arama atunci, exact cum şi-o bat astăzi, apeductul lui Justinian fiind întreţinut destul de precar, ca şi cisternele uriaşe de la Jerebatan. Istanbulul contemporan se refuză unei investigaţii turistice ordonate. Civilizaţia otomană n-a reuşit să şteargă urmele civilizaţiei bizantine, ambele însă reuşind să se amalgameze într-un mod de viaţă unic, care nici pe departe nu seamănă cu austeritatea turcilor din Asia Mică. Este dis ştiut că, dincolo de Cornul de Aur, în Galata, s-au stabilit genovezii care au vândut Bizanţul protector, turcilor. Galata de astăzi este un oraş modern, un oraş de blocuri, dominat de clădirea radioului, unde se găsesc consulatele, Universitatea tehnică, magazinele luxoase cu preţuri fixe şi palatul Dolmabahce, portul comercial, vama, iar în lungul Cornului, şantierele navale, antrepozitele şi magaziile de mărfuri. Istanbulul tradiţional se află aici. Cu parcul Giilhane, pe colinele căruia se ridică celebrul Topkapî Saray, vechiul palat a sultanilor, cu comorile lui de artă musulmană, cu Sfânta Sofia; hipodromul şi Moscheia albastră în cvartalul de sud-est, adică între Bosfor şi Marea Marmara, cu cisternele subterane, Bazarul, moscheia lui Buy ezit şi Universitatea la nord de Yenicelirer Divanolu, în spatele Universităţii, Stileymaniye, unde mă aflu acum şi pe altă colină, dincolo de bulevardul Atatürk, moscheia lui Mohamed Cuceritorul.

De jur împrejur, zidurile. În ruină, ori cu locuinţe amenajate prin firide şi camerele de gardă, cu turnuri şi donjoane, cu marile porţi tradiţionale ca *Porta Romanus,* ori *Porta Charisius,* unde sfârşea drumul Adrianopolului, ori *Xylokerkos,* poarta Belgradului, turceşte numită *Belgrat Răpişi* şi nu departe de ea, spre sud, Yedicule, tragica forţăreaţă-închi soare, martora supliciului Brâncoveanului şi a altor voievozi sau pretendenţi, care, neplătind toate bacşişurile de rigoare, ori tentând libertatea, sufereau aici moartea, ridicaţi în cârligele înfipte în coaste, dacă nu cumva o decapitare rapidă nu-i mântuia de chinuri. Cum poţi ignora Istanbulul din aria de interes naţional şi de ce să te extaziezi la infinit de metropole doar tangente la spiritualitatea şi istoria neamului, când aici istoria aceasta tragică se întâlneşte la tot pasul, atâtea din pietrele caldarâmului purtând vie urma sonoră a paşilor oamenilor de pământ, începând cu umblătorii de Ţarigrad şi sfârşind cu paşii atâtora dintre voievozi? Aici, prin *Edirne Kapi* au intrat sute de ani chervanele cu tributul însoţit de gărzi, având în cap meterhaneaua, muzica turcească fastuoasă, ori carele care aduceau cei 500 de copii pentru ienicerime, ori sumbrele convoaie ale domnilor maziliţi dintr-o epocă târzie şi lipsită de glorie, când domnia ajunsese un fel de dregătorie plătită a grecilor din mahalaua Fanarului. Stau acolo pe treapta a doua a mausoleului şi gândesc la bogăţiile imense stoarse de la noi şi ajunse să îngraşe trântorii în rantii de la monastirile Sfântului Munte. Oricum şi oriunde mă răsucesc, nu întâlnesc decât politica. În spatele ei, interesul. Politic şi economic, mereu drapat în teorii. Mereu îmbrăcând haina dialecticii. Ori a necesităţii. Nicăieri ea aici la Istanbul nu se poate face **o** lecţie mai concludentă de istoria românilor şi o alta despre destinul istoric al superputerilor militare.

— O crezi?

— O cred, luminate!

Desigur, Soliman Magnificul. Vreau să adaug titulatura uzuală „preaputernice stăpân al lumilor", dar ar fi ridicol în situaţia în care se află şi mai ales în situaţia reală a imperiului otoman imediat posterioară lui şi contemporană acelei escapade din anul 1596.

— Vrei să rezolvi cam simplist, maiorule, (aici este parşivenia atotputernicilor, care nu vor niciodată să discute de la om la om, strecurând mereu între ei şir noi, cu abilitate, ori grosolan, barierele false şi autoritatea falsă şi ascendenţa falsă, aparentă doar, de care beneficiază situaţia lor socială, astfel ca raţiunea şi adevărul să fie oricând la discreţia autorităţii autocrate, îmi zice „maiorule", ca să mă oblige să pocnesc călcâiele şi să-i răspund doar: – Da, majestate; – Nu, majestate!) situaţia paradoxală creată de dublul fapt că omul se găseşte pe de o parte în Timp şi este al Istoricităţii, al istoricului, şi că pe de altă parte va fi damnat, dacă se va lăsa epuizat de temporalitate şi istoricitate. În consecinţă, trebuie cu orice preţ să găsească în lume o cale care să-l transfere într-un plan tranzistoric şi atemporal.

— Sunt ideile exprimate aidoma de Mircea Eliade, luminate!

— Sunt ideile Răsăritului, pe care le-a sintetizat Mircea Eliade.

— Nu ale întregului Răsărit, cu voia voastră.

— Este adevărat din punctul tău viitor de vedere.

Pe cine cauţi? Mă plictisesc. Grandoarea asta moartă mă ucide veac de veac în aşa hal, încât am uitat că mi se adresează.

— Aştept un tainic, puternicia ta.

— Grec?

— Cred că da!

— Ca să unelteşti împotriva împărăţiei?

— Da! Din poruncă.

— Altfel n-ai face-o?

— Am dubii!

— Te-a căutat Ţepeş! S-a plictisit. Acum îl sâcâie pe vecinul şi antecesorul meu, Mohamed Îl. Printre puţinii sultani din epocă, instruiţi ca şi mine, cunoscând ca şi mine limbi străine, cultivaţi şi bun strateg. Când te gândeşti că înainte de moartea tatălui său, Murat, înţeleptul Murat, era un beţiv şi un afemeiat, care organiza bacanale vrednice de antici. Răspunderea l-a maturizat brusc.

— Pe alţii îi ameţeşte, fără să-i maturizeze. Aceştia cred că ierarhia este în sine producătoare de glorii, iau de la ea numai beneficiile, fără să-i confere decât nulitatea propriei persoane.

— Poate la voi. Statul meu a fost unul militar. Virtutea s-a impus pe câmpul de luptă, nu s-a neguţat în barem sau divan.

— Cum s-a făcut mai târziu în imperiul decadent…

— Mda! Deci, s-a dus să-l steâie pe Mohamed cu teoriile lui despre invincibilitatea spiritului de independenţă.

— Se pare că i-a şi demonstrat-o, luminate!

— Cu ţeapa! în ce ordine de idei se înscrie ţeapa?

7Preventive! Curative! De eradicare!

— Te credeam un evoluat. Aud paşi. Fii atent. Uneltirile nu înseamnă întotdeauna şi acţiune.

— Dar pot roade la rădăcina puterii, secătuind-o. Ori izolând-o de pământul care-o fertilizează.

— Poate! Ana ghicit dorinţa ta de a te elibera în tranzitorie?

— Luminate, ai inferepretat greşit dorinţa mea de a asimila istoria încât, depăşind conjuncturalul, să funcţionez într-un timp integrat şi integral.

— Nu năzuieşte astfel la atemporalitate?

— Nu, strălucitule! Dimpotrivă! Năzuiesc la temporali catea absolută, aşa cum numesc eu istoria.

— Iată o idee… Şi iată-i pe intriganţi. Poartă veşmintele Islamului, blestemaţii.

— Întotdeauna duşmanii care poartă veşmintele puterii, sunt cei mai periculoşi, luminate. Pentru că nu se văd şi faptele lor nu-i trădează decât târziu.

— Cum ţi se pare ideea de a opune Sfintei Sofii, această creaţie de artă musulmană?

— Ca pe o profeţie.

— În ce sens?

— În sensul că singura expresie demnă de umanitate, emană de la spirit. Numai spiritul are harul veşniciei şi pe al convingerii. Arta face parte intimă din această

expresie. Suleymaniye şi Sfânta Sofia sunt fiecare la capătul unei balanţe care se echilibrează perfect. Fără una din ele, oraşul ar fi ori pustiu de Bizanţ, ori pustiu de islam.

Adică pustiu de istorie.

— Consideri spiritul ca fiind o emanaţie a istoricităţii?

— Cu voia ta, împărate, da!

— Deci Suleymaniye a mea…

— A lui Sinan cel Mare, arhitectul, împărate… N-ai fost decât comanditarul.

— A lui şi a mea, care am comandat opera şi am finanţat-o. M-a costat o avere uriaşă, numai ca să dovedesc că islamul are tot atâta măreţie, vigoare, imaginaţie şi credinţă, cât are creştinismul.

— De fapt, două ipostaze istorice ale spiritului uman, luminate.

Aud paşii câtorva bărbaţi. Paşi târşâiţi, de oameni bătrâni, ori de gânditori. Mă prosternez conform consemnului.

Cineva face la fel în stânga mea. Altcineva în dreapta.

— Fericit să fie cel care vine în numele adevăratei credinţe, spune cel prosternat în stânga.

— Fie numele Domnului mult prea lăudat, răspund la parolă şi am puţin trac, ştiind că Soliman Magnificul mă aude şi că uneltirea are loc pe chiar treptele mauzoleului său. Nu este o excepţie, dar oricum, se apropie de sacrilegiu. Cei de lângă mine, în rantii negre, cu turbane albe, par teologi ai islamului, veniţi aici să dezbată textele. Ah, aparenţele.

— Fără libertate, gândirea se ofileşte, simţirea se usucă şi omul îşi pierde esenţa! (Asta mi-o spune turceşte unul din ei, cu barbă căruntă, nas coroiat şi privire ageră de palikar.) Apoi, în greceşte: – *uden ginestai ec ton me ontos:* nimic nu se naşte din nimic…

— Epicur, îi răspund… Nici libertatea nu se poate naşte din nimic.

Aici se poate face o întreagă teorie a libertăţii în sine, a libertăţii individuale, sociale, naţionale, politice, spirituale şi a altor feluri şi sorturi de libertăţi, fără niciun câştig real pentru niciuna din părţi. Pentru că lectorul poate citi despre libertate în textele filosofice, sociale, politice etc. Etc. În cazul că este interesat de subiect şi autorul nu se poate justifica pe sine decât dacă vorbeşte despre libertate în cadrul unei lumi recreate de sine însuşi, ceea ce, în cazul călătoriei cu *„Hai-Hui 2”,* nu se poate realiza decât parţial, genul bucurându-se de un fel de extrateritorialitate literară.

Pentru că nu mă pot autoplagia, copiind câteva pagini din *Călăreţul Roşu* (de la 127 la 134) ca să retrăiesc momentul acela al cunoaşterii exacte a stării insurecţionale bizantine, mai mult teatru, intrigă şi discurs decât faptă, după cum de altfel a demonstrat-o istoria, pentru că Mihai Viteazul, de acord cu mitropolitul de Târnovo, Dionisie Rally Paleolog (biserica bulgară nu s-a declarat autocefală decât târziu, înainte de 1877) care exprima tendinţa de resurecţie naţională a grecilor rămaşi în Bizanţ după cucerirea lui de către turci, deci Mihai Viteazul a trecut Dunărea conform „Planului Bizantin”, a zdrobit garnizoanele otomane din întreaga Bulgarie, a fost rănit grav sub zidurile Vidinului şi, vindecându-se din mers,

a ajuns cu oştile pe versanţii sudici ai Balcanilor, aşteptând insurecţia grecilor din Istanbul, care să se combine cu asaltul lui din exterior. Bizantinii plini de elocinţă strălucită în acţiunile lor subterane, când purtau măşti şi se întâlneau înăuntrul cisternelor uriaşe clădite de antecesorii lor, întâlniri unde se foloseau citate savante din antici, strămoşii lor, n-au mişcat un deget când s-a trecut din domeniul teoretic, în cel al acţiunii. Îşi temeau averile, palatele, opulenţa, pentru că sub flamura otomană prosperau la fel de eficient ca şi sub cea naţională, dacă nu cumva mai bine, aşa că au renunţat la ideea jertfei cerute de libertate, rămânând să câştige aur şi să compună imne patetice despre măreţia trecută. De altfel, prin 1204, mai exact la 12 aprilie, nu-i putuseră împiedica pe bravii cruciaţi ai apusului, păcăliţi de dogele Veneţiei, Enrico Dandolo, să cucerească oraşul şi să-l jefuiască în modul cel mai sălbatic cu putinţă şi să fundeze aici, pe aproape şase decenii, un imperiu latin de răsărit. Eram convins de incapacitatea bizantinilor de a-şi reîntemeia imperiul şi convingerea aceasta venea tot de la istorie. Bizantinii au pierdut rând pe rând teritoriile lor fie în faţa arabilor Califatului, fie în faţa turcilor, fie în faţa oştilor de răsculaţi, cum s-a întâmplat cu aceea condusă de Toma Slavonul în 821. Încă din 717 se prefigurează destinul Bizanţului, când arabii îl asediază vreme de un an. Rar stat din istoria umanităţii în care corupţia să mineze atât de profund nu numai relaţiile oficiale şi conducerea statului, dar însăşi conştiinţa civică şi individul, instaurându-se ca o natură primordială, ca un fel de a fi şi a gândi, ca o istorie şi o lege fundamentală. Istoria Bizanţului este în acelaşi timp istoria incredibilă a corupţiei. De altfel corupţia a fost arma secretă, cu bătaia cea mai lungă folosită de arhonţi ca să-i ruineze peste veacuri pe cuceritorii lor, puri şi fanatici în anii cuceririi, ajunşi spre sfârşitul secolului XIX în pragul falimentului statal. Înalta Poartă avea atunci o datorie flotantă de 1 miliard 500 milioane franci aur şi o datorie consolidată de 5 miliarde franci aur.

Sunt foarte sceptic când aud ciripindu-se pe seama imensei diversităţi de mărfuri de consum, pentru că există undeva o fisură adâncă, o fisură care ţine de esenţial, care separă abundenţa aparentă de sărăcia reală şi de greutăţile financiare ale statului, aşa că abandonez secolul XVI, secolul Viteazului, care a fost unul dintre cei mai mari gânditori politici ai românilor şi încerc să mă regăsesc în Istanbulul contemporan, lăsându-mă fascinat de ipostaza lui nocturnă, cu totul alta decât aceea diurnă. Venisem cu secundul de la camping Florya, cu trenul electric care mirosea a seu de oaie şi coborâsem pe peronul Sirkeci, după ce ocolisem Akropolis pe malul Bosforului şi al Cornului de Aur, era seară şi ne izbisem frontal de portul de pasageri. Văzut de aici, Istanbulul are ceva din *o mie şi mia de nopţi.* Navele iluminate, podurile cu ghirlandele lor de becuri, apele Cornului reflectând miile de lumini ale ţărmurilor, briza, valurile, ultimii călători care se ambarcă sau debarcă, Bazarul pustiu, grămezile imense de gunoaie rămase în piaţa de fructe mirosind a coajă de pepene, stradelele urcând abrupt în pante întortocheate şi întuneric, oraşul dintr-odată golit de strigătele negustorilor ambulanţi, de forfota lumii, maiestuos şi tainic, în dialog cu propriul său timp, Bosforul şi dincolo, Asia Minor. De fapt noaptea istanbuleză este legată pe de-o parte de ceea ce posezi, pe de alta de ceea ce ştii. Una pentru băieţii care dorm ghemuiţi sub pod, pe un

maldăr de ziare vechi, alta pentru cei care s-au adunat acasă într-o firidă a vechiului zid bizantin, sau în vilele somptuoase de pe malul Bosforului, mereu alta pentru u turiştii locuitori ai hotelurilor cu aer condiţionat şi baruri de noapte; ori pentru turişti ca noi, bucuroşi că vedem şi, de ce nu, că înţelegem. Există în islamism o dorinţă fanatică spre puritate şi simplitate, venite din timpul triburilor nomade care se împacă greu cu opulenţa sedentarismului bizantin, răscoalele zecilor de secte şi ale poporului de rând au demonstrat-o şi islamul nu şi-a spus încă ultimul cuvânt în materie de organizarea vieţii sociale. Atatürk a apelat la virtuţi vechi, când a edificat Turcia modernă, virtuţi sedimentate în popor şi. Texte. Îmi pare rău că nu pot filma. Aş scuti cuvântul de oboseala noţionalului, elibevându-l spre zonele mai incerte ale emoţionalului. Asta scuteşte, într-un fel, de răspundere. Artificiile în general distrează ochiul, nu-i ucid decât pe artificierii imprudenţi şi nu lasă în cer nici măcar amintiri. Este cazul să mă retrag pe cuşeta legănătoare şi clipocitoare.
Escala istanbuleză s-ar putea transforma într-o altfel de istorie a românilor. O istorie a românilor văzută de aici. Păcat că nu s-a obosit nimeni să scrie o asemenea poveste. Numai sejurul Chiajnei aici ar depăşi tot ce se poate imagina în materie de intrigă politică tragică. Ori trecerea lui Petre Cercel prin amintirile sultanei Valide, veneţiancă din familia Baffa, ori drumurile de negoţ ale lui Mihai dinaintea domniei, ori drama lui Mircea Turcitu. Este atât de plin de istorie românească Istanbulul, încât bat în retragere, să nu prelungesc în trecut pe câteva veacuri, această escală de patru zile. Oricum, constelaţiile, aromele de iasmin şi pin, de seu de oaie şi peşte, glasul muezinului şi tropotul cailor de la harabalele cu pepeni şi lubeniţe, strigătele salepgiilor şi simigiilor, ale mărgelarilor şi arămarilor, ale vânzătorilor de apă şi de bragă, mirosul pieilor bine argăsite şi ale blănurilor bine lucrate, toate astea şi încă o mie de amintiri neselectate încă îmi sunt şi familiare şi dragi, ca făcând parte dintr-o lume a mea intimă şi de neuitat. Este şi greu să uiţi în câteva decenii, câteva sute de ani, aşa că trec să scriu lista carturilor şi să mă pregătesc pentru plecarea de luni, când vom coborî spre insule. Mâine este duminică, echipajul pleacă în oraş şi ziua îmi va aparţine integral.

O ZI PE BOSFOR!

Mai exact îmi aparţin integral zilele de duminică 9 iulie şi luni 10 iulie, când, rămas la bord să scap de obsesii şi întâlniri dure cu trecutul, cunosc Bosforul, înainte de a răsări soarele, peste Bosfor plutesc straturi subţiri şi diafane de ceaţă, în care deosebesc clar ceaţa, fenomen meteo, de pâcla industrială, maculată şi groasă. Este ceasul pescarilor. Nemişcaţi în bărcile lor cu rame, mai rar cu motor, oamenii trag corzile de nylon cu mâna şi aduc la suprafaţă peşti de un argintiu strălucitor. Este un răsărit scurt în culori violente şi se aude glasul muezinului, metalizat, chemând la rugăciunea de dimineaţă. Spre moschee se îndreaptă cei citiva bătrâni obişnuiţi. Pe Bosfor coboară spre Istanbul şalupele şi caicele încărcate cu mărfuri şi pasageri, cu precupeţi, fără pitorescul precupeţelor, femeile nevânzând nici măcar flori. Siaje, duduit de motoare. Paza Vural, întors de la pescuitul care-i asigură o masă, îşi deschide umbrela albastră pe podium-ul

debarcaderului. Apare negustorul ambulant cu grătarul lui pe roţi. Trec harabalele cu cai, pline cu zarzavaturi şi pepeni. Apoi trece celălalt negustor ambulant care împinge o platformă pe roţi încărcată cu obiecte colorate din plastic: găleţi şi ligheane de toate dimensiunile, cocoşându-se de efortul împinsului. Strada urcă în pantă uşoară şi el, din mers, îşi strigă marfa. O parte din iahturile milionarilor au plecat ieri, altele pleacă acum. Adică marinarii de la bord încarcă lăzile de *Pepsi,* bere şi *gazosu,* care se stivuiesc pe punte, velele sunt învergate şi acoperite cu huse, se întind scaunele pliante, cuconetul le ocupă ciripind. Riza Vural ori Ardem Karadeniz vin cu bărcile şi dezleagă barbetele de la geamanduri, se pornesc motoarele *im bord, Diesele* silenţioase şi cu invitaţii pe punte, la plajă, iahturile lunecă rapid în aval spre Marea Marmara şi, desigur, arhipelagul Prinkipo. Echipajul face ochi. După noul cod al manierelor elegante, nu se dă bună dimineaţa. Obiceiul aparţine snobimii şi se observă în special la premiere, vernisaje, lansări de cărţi, expoziţii sau alte manifestări ale culturii, când participanţii, mari prin geniu sau prin funcţii, trec unii pe lângă alţii cu ochi de sticlă incoloră, care nu reflectă decât grandoarea proprie şi abia un imperceptibil semn de sprânceană, sau o intenţie mai mult bănuită de înclinare a capului, îţi certifică starea de nestatuie a personajului. Producătoare de umor sec, este prezenţa infinit diferenţiată a personajului ierarhizat şi oficializat. Afabil şi comunicativ când îţi trece pragul, sau în cerc restrâns; devine progresiv scorţos, impenetrabil, grav, copleşit de probleme, dincolo de cercul intim. Pe măsură ce întâlnire. A are cât de cât un caracter oficial, sau sunt prezenţi subalternii lui, sau şefii lui, personajul suferă metamorfoze de la clipă la clipă şi de la conjunctură la conjunctură. Acasă sărută ceremonios mâna stăpânei de casă, în public scutură aceeaşi mână cu aplomb tovărăşesc, zâmbeşte superior sau râde circumstanţial spre hazul interior al celui care-l cunoaşte, dar cum mă aşteaptă vesela, ies în cockpit şi las morala pe seama moraliştilor de profesie, gândindu-mă la acei critici de casă care, pierzându-şi stăpânul, fac din bucăţica de pâine criteriul suprem al judecăţii lor de valoare, fiind gata să slăvească astăzi ceea ce detestaseră ieri. Ori cum treaba asta nu are nici în clin nici în mânecă cu vesela, trec la acţiune energic, după ce bravii mei marinari îşi lasă peste tot urmele tălpilor de bocanc turistic, obligându-mă la o nouă curăţenie a punţii. Este plăcut să-ţi speli cămăşile mucegăite şi sacul de vele, să gospodăreşti, să trândăveşti, să faci plajă şi baie, lăsând soarele şi vântul şi apa să treacă parcă prin tine şi să te spele de păcate. Apoi vin cei care-şi petrec *weekend-ul* pe bărcile închiriate. Oamenii cu sacoşe şi tranzistoare. Cu sticle de bere şi, desigur, cu castraveţi. Bărcile lor umplu golful Bebek**.** Sunt tineri şi bătrâni, familii cu copii, sau doar perechi de îndrăgostiţi, sunt numai băieţi, sau numai fete, începe bălăceala generală, susţinută de golanii de pe cheu, care se dezbracă acolo şi ca toţi golanii din lume se manifestă spectaculos prin răgete şi salturi zgomotoase, prin râsete deşuchiate şi îmbrânceli, în care cei mai mari şi mai voinici îşi demonstrează forţa aruncându-i în apă pe cei mai mici şi mai slăbănogi. Hotărât, astăzi, n-am umor. Duminicile astea sunt cam pretutindeni la fel, duminici de nu se ştie câte lire ora şi barca, alte câteva lire troleibuzul, castraveţii şi berea, duminici de băieţi de prăvălie şi mici funcţionari, mirosind a chebap şi a jumătate kilogram

de piersici cumpărate seara, când se sparge piaţa şi negustorul face rabat. Am nostalgia adolescenţei. Nu a adolescenţei în sine. A adolescenţei mele. Când eram generoşi şi romantici, când comunicam până la identificare, când trăiam visul cu toată concreteţea realităţii şi realitatea cu tot inefabilul visului. Iată, am realizat visul acelei adolescenţe şi vai, ce gust amar are fructul copt atât de târziu. Suntem atât de străini unii de alţii, atât de robi ai habitudinilor cazaniere, atât de departe de romantismul pe care-l cere marea şi plutirea, atât ele închistaţi în ritmurile noastre interioare şi în cele ale profesiilor de la uscat, încât gândesc dacă nu cumva ceea ce vine prea târziu, n-ar fi mai bine să nu mai vină niciodată. La orele 17,45 trece spre lumea largă petrolierul *Lupeni.* Îl urmăresc prin binoclu, copleşit de nostalgie. Nu sunt în una din zilele mele cele mai bune. Intru în cabină să-mi pregătesc două variante: una Bebek-insula Marmara, spre extremitatea sudică a Mării Marmara; alta Bebek-arhipelagul Prinkipo-Yalova, pe coasta asiatică. Escapada de duminică pe Bosfor s-a sfârşit. Bărcile se adună la debarcader. Soarele stă să scapete. Aerul devine dens şi umed. Încep să sosească iahturile celor care, luni, îşi reiau negustoriile. Iahturile mari întârzie. Probabil afacerile demarează luni şi fără participarea directă a proprietarilor. Abia aştept să ridicăm velele. Bosforul este fascinant, dar nu pot sta o veşnicie legat la o geamandură în Bebekkioiu. Nimic mai greşit decât să hotărăşti „Escala asta va fi de patru zile". Şi nimic mai dăunător decât să stai patru zile nu se ştie unde, fie că ai, sau nu ai treabă. Escala, dincolo de necesitatea tehnică, ţine de sentiment şi dispoziţie. Impresia hotărâtoare şi penetrantă, impresia care fascinează şi se fixează este prima impresie. Dacă eşti turist şi nu cercetător ştiinţific. Aşa că, sărind peste luni 10 iulie, suntem marţi 11 iulie, în zori, gata să ridicăm velele pentru:

SIVRIADA.
INSULA DE MARMORĂ A PESCĂRUŞILOR

Joshua Slocum, cel dintâi solitar în jurul lumii, a plecat în voiaj spre sfârşitul secolului trecut cu celebra sa „Spray „pe care a construit-o cu mâna proprie, avea marele har al umorului. Astfel vorbea în termeni elogioşi despre „echipajul" său, fie că era vorba despre puntişti, fie că era vorba despre bucătarul cu care niciodată n-a avut discuţii contradictorii, skipperul Slocum devorând cu poftă ceea ce prăjea bucătarul Slocum; după cum acelaşi skipper Slocum era încântat de manevra velelor executată de marinarul Slocum, ca să nu mai vorbesc de elogiile tuturor acestor Slocum reuniţi, adresate iahtului *Spray,* care avea excelenta calitate de a-şi păstra singur drumul, cu echea amarată şi velele bine orientate şi dozate. Invidiindu-l pe Slocum, pe fondul muzical dinaintea plecării, facem plinul de apă şi la orele 09,05 suntem gata să coborâm spre sud. Aici se poate face observaţia care, despărţind pe pământean de marinar, îl defineşte pe fiecare cu maximum de acurateţe. Pentru marinar, nava, indiferent de proporţii şi confort, reprezintă universul lui primordial. Pentru pământean, nava este un accident. Asta se vede clar la sfârşitul fiecărei escale. Revenit de pe pământul ferm, populat cu troleibuze unde poţi sta în picioare fără frica de a-ţi produce cucuie lovind traversele de punte,

ori vizitând moscheile în care încap sute şi sute de oameni, cu bolţile arcuite la înălţimi ameţitoare, ori pur şi simplu intrând şi ieşind din prăvălii obişnuite, pământeanul întâlneşte spaţiul liliput, legănător, plin de o mie de curse, toate menite să-i facă cucuie şi vânătăi, spaţiul în care trebuie să circuli aplecat, în care căutarea obiectelor uzuale este un rebus mereu luat de la capăt, în care nu poţi arunca scobitorile şi chibriturile peste tot pentru că blestematul de *șkipper* te moralizează, în care nu poţi arunca nimic în bordul din vânt pentru că atunci te moralizează vântul, care aduce înapoi ceea ce ai aruncat cu o microsecundă înainte, unde nu poţi fi singur nici în somn şi aşa mai departe, astfel că, revenit la navă, pământeanul întâlneşte un univers incomod, aspru până la ostilitate, care-i impune reguli aspre şi incomode. Vai de cel care rămâne la stadiul de neasimilare! De neintegrare. Celălalt găseşte totul firesc, habitudinile lui se armonizează cu servituţile pe care le impune iahtul şi de aici umorul lui Slocum. O parte din el. Cu cealaltă parte se născuse; ori venise cu ea de acasă. Cum „acasă" este departe şi părţile de umor rămase în păstrare la frigider n-au sosit cu aeropoştalul de dimineaţă, ne mulţumim cu prezenţa bătrânului Riza Vural care ne dezleagă de la geamandură, îi restituim barbeta. Făcusem o sacoşă plină de bunătăţi pentru a nu uita mierea de salcâm de pe malul Dunării, pe care i-o dăruim şi Riza Vural spune că ne aşteaptă aici, la întoarcere. Ridicăm randa şi ajutaţi de motor, intrăm în curentul principal. Este ora 09,15. După observaţiile zilnice, vântul se va ridica spre orele 11,30. Până atunci vom fi în Marmara. Dublăm rapid Cap Arnavutchioi. Avem în prova spectacolul măreţ al Istanbulului încadrat de ghirlanda gigantică a podului Europa-Asia. Lăsăm în babord vilele fermecătoare de la Beilerbei şi Kuzgundiuk, în tribord defilează Ortakioi, se vede cazarma Orhane, trecem pe sub pod, la ora 09,15, numai curentul are 3,2 noduri, şi ne bucurăm din plin de panorama care se deschide în prova. Vedem limpede şi nu este numai o imagine de film rulată cu încetinitorul, este o imagine complexă dublată de o muzică aleatorie, de o emoţie incertă şi difuză, în care înţelegerea şi participarea ating limita dincolo de care se întinde misterul, deci vedem Istanbulul în ansamblul şi măreţia lui, cu totul altceva decât o imagine aeriană care aplatizează volumele, reducând opera omului doar la conture orizontale. Suleymaniye şi Sfânta Sofia; Moscheea albastră şi Topkapî Saray există în spaţiu, determinându-l şi personalizându-l. Filigranul minaretelor, faţada barocă a palatului Dolmabahce, colinele din Galata şi din Istanbulul vechi, acoperite cu clădiri de aici servind doar ca fond pentru a sublinia monumentalitatea marilor ansambluri arhitecturale dominate de arcul graţios al cupolelor şi de impetuozitatea verticală a minaretelor, rachete albe gata să percuteze cerul lui Allah, toate împreună alcătuiesc o lume, alta decât cea tradiţional-europeană, care mă fascinează. Fascinat sau nu, trebuie să fiu atent la forfota de pe apă, care are loc în toate direcţiile şi în toate sensurile, începând de la mineralierele şi cargourile uriaşe şi terminând cu caicele şi şalupetele improvizate. Cornul de Aur. Usküdar, cu cartierele noi, colorate pastel, înconjurând vechiul oraş tradiţional şi dominând totul, turnul de televiziune, în formă de minaret. Hărţile mele sunt depăşite. La sud de Turnul lui Leandru (o stâncă, un far alb), Kizkulesi în turcă, există o construcţie savantă şi cvasilabirintică de diguri, care barează ieşirea în Marmara, creând pase

obligatorii, aşa că ochii mari. Lăsându-i doctorului plăcerea să ţăcăne aparatele lui de fotografiat, unul dotat cu teleobiectivul cât o ţeavă de bazooka. După ce ieşim din drumul unui cargo sovietic, încrucişăm cu pasagerul turc *Ege* şi cu *Orpheus* sub pavilion elen. La ora 10.00 suntem la traversul farului de la piciorul Sfintei Sofii, având în prova babord. Coasta asiatică şi Kadâkioi, în prova Marea Marmara şi în tribord coasta europeană care se pierde spre vest, sud-vest. Ca un abur pe marea de ulei albăstriu se vede gheba de stâncă a insulei Sivriada. Umorul absent la plecare, ca şi mărturisiri tardive asupra concediilor pe sfârşite, anulează intenţia de a hoinări în Egeea. Rămâne valabilă varianta Prinkipo-Yalova.

La 10,12 tăiem motorul. Calm plat. Şuvoiul din Bosfor se transformă aici într-un curent lin, care ne poartă în derivă spre insulă. Este o zi blândă, plină de lene orientală, o zi în care ai timp berechet, o zi făcută pentru vacanţă. Unul din noi trebuia să aibă o chitară şi să cânte frumos. Ori măcar blestematul de tranzistor trebuia pus în surdină. Tot orizontul pluteşte într-o pâclă străvezie prin care abia se mai disting coastele celor două continente separate din nou net, ca să se reîntâlnească la Dardanele, înainte de despărţirea definitivă. Există sau nu există ştiinţa de a transforma timpul în confort interior. Există sau nu există disponibilitatea de a-ţi adapta ritmul un velier, care se deosebeşte radical şi fundamental de toate mijloacele de locomoţie existente pe Terra, *y compris* oceanul planetar. Velierul se supune unui singur ritm şi unui singur regim. Cel al vânturilor, cărora, desigur, li se adaugă regimul curenţilor maritimi. Cel care nu înţelege această lege totală şi nu se poate adapta ei, transformându-şi-o într-o optică, într-un fel de a fi, într-un ritm interior, este bine să folosească bicicleta, tramvaiul sau supersonicele. De la imposibilitatea adaptării la universul iahtului şi la regimul lui de marş, tensiunea, irascibilitatea, lipsa de umor. Toate astea plutind în derivă spre Sivriada. Pasagere cu două punţi fac drum spre şi de la arhipelagul care abia se distinge în prova babord. Cargouri trec dinspre Dardanele spre Bosfor. Ici, colo, se văd calce albastre, având la remorcă bărcile de serviciu. Este o pace adâncă. Edenică. La 11,40 suprafaţa mării se încreţeşte uşor. Intrăm într-o briză dulce, abia o adiere. Lochul începe să ţăcăne şi înregistrează 2 noduri. Vântul se întăreşte vizibil. Avem în prova insula Sivriada, în prova babord insula Iassâada, la travers insula Burgazada. Nimic mai frumos pe mare decât un arhipelag. În *Cartea pilot* insula Iassâada, antica Ploti, este dată ca nelocuită. Acum are câteva clădiri masive, rezervoare, un debarcader. Lui Răzvan i se pare că vede chiar firma unui mare hotel, deasupra unui bloc gigant, care nu are nimic din jovialitatea unui loc public. Sunt sugestii imperative de a acosta la debarcaderul de pe Iassâada, de fapt o cocoaşă de piatră şi pământ roşcat, dominată de acele clădiri cu aer militar, sugestii pe care nu le primesc şi bine fac, pe Iassâada este o închisoare pentru deţinuţi politici, şi cu velele pline dublăm Sivriada prin partea de est. Sivriada. Oxia. Roci din marmură ridicate pieptiş în cerul albastru, cu un abrupt aproape de verticală spre vest, pe vârful căruia, la 90 m cum spune *Cartea pilot,* se află un semnal luminos. O terasă săpată odinioară cu târnăcoapele de robi; astăzi cu excavatoarele, un dig, nişte utilaje părăsite, două case sub coastă, un rezervor de apă, nişte baracamente şi nici ţipenie de om. În schimb mii de pescăruşi care rotesc

deasupra insulei chemând, tânguindu-se, plângând, ocărind, certându-se, mii de pescăruşi albi şi mii de pescăruşi gri, planând sau spiralând, picând în valuri sau pe coastele acoperite cu o vegetaţie sărmană, vânt, valurile izbindu-se de stânci, o pustietate încântătoare care aminteşte visele adolescenţei şi lecturile ei.

Dublăm insula spre sud. Se vede intrarea într-un golf artificial creat prin digul împins spre est şi în partea interioară a digului, o platformă de încărcarea marmurei. Volta. Insula mi se pare mirifică şi asurzitoare. Jos velele. Motorul. Sunt foarte multe stânci; dar unde intră un caic sau o barjă, intră şi *„Hai-Hui 2”.* Facem manevra de acostare şi ne legăm la platforma de încărcare, astfel încât să ferim greementul. De pe cabină se trece direct pe o platformă din beton. Apa este străvezie, de o culoare miraculoasă, verzui-gălbuie. Privind la verticală văd opera vie cu linia de plutire pe care s-au depus foarte puţine alge, stâncile de pe fund acoperite cu midii şi stridii, stelele de mare şi algele unduind lin, razele de soare care se frâng în nisipul pur, peştii care săgetează adâncul. Utilajele par mineralizate. Pescăruşii, iritaţi de apariţia noastră, ne atacă în picaj, împroşcându-ne cu ocări. Este un vacarm general care-mi dă senzaţia unei acostări în afară de lumea cunoscută şi într-un timp imemorial. Deocamdată mă bucură manevra de acostare. Răzvan ajutat de doctor la prova, Janot motorist, eu la eche, lucrurile se apropie de normal. Cald. Debarcăm pentru recunoaşterea insulei. Sub tălpi, praf fierbinte de marmură şi aşchii de marmură. Sub chilă, 5 metri de apă luminescentă. Pe dig cabluri părăsite. Un coronament care apără de valuri. În fundul golfului un ponton din lemn. Dincolo de drumul de acces la cariera de marmură o primă terasă cu un atelier, strunguri, butoaie, apoi instalaţii sanitare în cabine deschise. Un duş. Un closet turcesc. O chiuvetă. De aici, pe trepte abrupte care debuşează pe o a doua terasă, vârâtă sub munte, două case pustii. Pisici siameze şi doi câini leşinaţi de foame. Urc drumul pieptiş, în timp ce pescăruşii mă atacă la rass-motte, gata să-mi ciocăne craniul. Se explică imediat agresivitatea acestor *Carinates,* ordinul *Lariformes,* în care se amestecă *Larus argentatus* cu *Larus ridibundus,* acest pescăruş râzător care chicoteşte indecent şi alţi *Larus (melanocephalus, genei, marinus, canus)* prin mulţimea de pui stupizi care sar ridicol de colo, colo, ori încearcă să meargă păstrându-şi demnitatea ofensată, victime sigure dacă ar fi comestibili, pui mâncăi, hrăniţi de părinţii grijulii chiar după ce au învăţat să zboare; nişte trântori care clamează din gură de şarpe înainte de a schiţa cel mai mic gest agresiv, per total nişte fiinţe antipatice, lacome şi gălăgioase. Exploatările succesive vreme de veacuri au tăiat spinarea de rocă de la nord la sud, creând o breşă prin care se vede marea. Mă caţăr acolo ca să-mi destind muşchii. Am spre est o cocoaşă de marmură şi deasupra golfului, într-o nişă naturală, se văd temeliile, zidurile din cărămidă şi ruinele unor bolţi bizantine. Spre vest, abruptul şi vârful propriu-zis, acoperit cu o specie de tufe răvăşite de vânt. Tot acest peisaj copleşit de pescăruşi. O acoperire aeriană în forţă permanentă, agresivă, umplând spaţiul de ţipete. Jos, tivul înspumat al valurilor lovind stâncile. La adăpost o barcă şi doi oameni pregătind năvoadele; ori mai curând pregătindu-se ei de soamne la soare. Strig. Agit braţele. Sunt recepţionat. Janot şi Răzvan şi-au pus ochelarii, tuburile de respirat – şi labele de raţă. Prospectează golful. Fac scufundări. Janot adună stridii

şi midii. Răzvan face acelaşi lucru. Capăt o mască şi recunosc că, văzut prin ochelari, peisajul submarin devine o altă lume. O lume fascinatorie. Cvasifabuloasă. Văd legănarea maselor de apă în care lumina se refractă pe miile de faţete invizibile, atingând fundul care străluceşte de parcă ar fi pardosit cu infinite bucăţele de mică. Văd algele şi coloniile de alge între care spaţiile au consistenţa apei de mare, ceea ce, recunosc, este unicat pentru privirea obişnuită să sesizeze volumele decupându-se din cerul Terrei, spaţiu de cele mai multe ori fără consistenţă şi materialitate vizibilă. Formele vegetale sunt inedite. Mişcarea ondulatorie, inedită. Un alt univers, investigat abia din deceniul cinci al secolului, căruia filmele lui Cousteaux şi reportajele ilustrate din revistele de specialitate îi relevă specificitatea şi fabulosul. Apa este foarte rece şi, cum s-au adunat câteva sacoşe cu scoici, trecem ca ajutoare de bucătari, la desfacerea cochiliilor şi curăţirea miezului cartilaginos de firele de alge. Bineînţeles, ne tăiem în cochiliile acelea blestemate. Janot ne promite un prânz magnific cu stridii pe orez; ori pilaf cu stridii şi, la obiecţia mea timidă referitoare la viitorul gust al preparatului, lansează ideea potrivit căreia, cu cât un popor are mai multe prejudecăţi asupra a ceea ce este şau nu comestibil, cu atât acel popor este mai primitiv. Prefer să fiu socotit cel mai primitiv individ de pe pământ, dar rămân ferm la prejudecăţile mele în materie de gastronomie, excluzând gândacii şi diferiţii viermi de pe lista mea de bucate, în favoarea pieptului de curcan, a sitarului în sos de vin, a sarmalelor cu mămăliguţă şi îndeobşte a bucatelor tradiţionale, stropite cu vin de la Grădiştea, nesofisticat, făcut de mine şi păstrat în butii de stejar, opărite cu fiertură din frunze de gutui şi pelinaş, după reţetarul lui nea Ionel Bobe din Comana. Bucătăria se face pe platforma de beton. Suntem asistaţi la mică distanţă de un pescăruş şchiop şi o superbă pisică albă, siameză, care-şi dispută bucăţelele aruncate, cu o vehemenţă vrednică de film. Adică pescăruşul stă sub nasul nostru, de să-l atingem cu mâna. Pisica de asemenea. Se aruncă o bucăţică de ceva. Pescăruşul aleargă acolo şchiopătând, păstrându-şi echilibrul cu aripile. Fuge şi pisica. Dacă pescăruşul ajunge primul, înhaţă bucăţica şi pisica îl ia la palme. Dacă pisica ajunge prima, pescăruşul mofluz îi aplică lovituri de cioc mai mult decât explicite. Apoi se reîntorc amândoi la locurile de veghe. Janot consumă apa dulce ca să spele cartilagiile gălbui, orezul fierbe pe aragazul lui Răzvan, plonjez de pe platformă în apa pe care-ţi vine s-o bei şi s-o îmbrăţişezi, simt cum mă cuprinde nebunia libertăţii absolute, simt cum îmi ies din mine şi cum mă difuzez în undele acelea dumnezeieşti. Zburdând îmi înec morga, mă spăl de viciul trufiei şi al tuturor făţărniciilor cotidiene, înot, mă dau la fund şi brusc, înţeleg focile şi vidrele. Numai cine a văzut scăldându-se o focă ori o vidră, înţelege ce înseamnă să te scalzi cu adevărat. Să trăieşti euforia apei. A libertăţii absolute în apă şi pe trei dimensiuni. Sunt ceasuri de încântare care justifică anii de navetă Grădiştea Ghiol. Nervii. Timpul. Tensiunea de la bord. Totul. Apare un turc tânăr de la barca din partea de sub vânt a insulei.

Ne înţelegem binişor printr-un grai universal: al semnelor şi al deducţiilor. El ne spune că midiile fixate pe piloni de fier sunt otrăvitoare. Noi îi cerem peşte. Îl tratăm cu rom (împotriva prescripţiilor, îl soarbe cu plăcere), cu măsline şi caşcaval. Ne promite peştele pentru deseară. Vacarmul pescăruşilor este fundalul sonor al zilei

însorite, tăiată de vânt, cu cerul şi marea albastre, mirosind puternic, a alge. Echipajul pozează disputa pescăruş-pisică. Mâncăm pilaful cu midii şi stridii. Cum nu sunt snob, îi recunosc un gust mediocru. Se spală vesela. Ne bărbierim. Eu fac de 2x200 metri pas alergător în pantă, atacat de sus-zisele *Lariformes,* plus câteva flotări. Toată lumea face ce vrea. Conform acestui principiu fac ce vor şi muştele, invadând iahtul până la saturaţie. Drept pentru care îl obturăm şi cu un spray cumpărat la Urziceni în drum spre Constanţa, trec la represalii de manieră exterminantă. Janot susţine că acest spray are prostul obicei să ameţească doar insectele şi să ne dea nouă dureri de cap. Realitatea este că ne dă o vagă stare de dizconfort; dar că asupra muştelor are un efect catastrofal. La casele nelocuite a apărut un tânăr care face program administrativ. Mă duc să-i prezint omagii, ca reprezentant al echipajului, el reprezentând autoritatea suverană. Tânărul face un semn larg, ceea ce s-ar traduce prin „insula vă aparţine, faceţi cum vă pică bine". Înserează şi vântul se menţine, ceea ce este cu totul încurajator. Revine pescarul, fără peşte, în schimb aduce o lubeniţă pântecoasă. Îl tratarisim din nou, aflăm că este din Izmit, căsătorit cu o fată din Kânaliada, pescăruşul mofluz şi pisica siameză păstrează starea de beligeranţă, apoi masa pescăruşilor execută un zbor de seară şi aterizează pe insulă lărmuind, fiecare pereche strict monogamă lângă odrasla adorată, marea se transformă în safir lichid şi întregul orizont de la nord-est se tiveşte cu miriade de lumini pâlpâitoare. Istanbulul şi Galata, Uskiitari şi Kadikdy, Fenerbahçe şi Frekoy, apoi insulele, apoi luminile de poziţie ale navelor, apoi luminile de navigaţie, apoi lumina de pe insulă, cu sclipiri, un univers de catifea albăstruie pe orizontul căruia ard milioane de vetre cu jăratec, un univers care pune între noi şi pământuri apele întunecate în care se reflectă constelaţiile, un univers îmbibat de mirosul algelor în putrefacţie, de cel salin ai apei de mare, un univers fastuos, apoi valurile, apoi cufundarea în somn, nu înainte de a vedea pisica siameză culcuşindu-se la picioarele mele, pe sacul de dormit. O zi vrednică de zei.

ESCALĂ LA BURGAZADA.
CÂTEVA ÎNTÂMPLĂRI ŞI RĂMÂNEM LA ANCORĂ
ÎNTR-UN GOLF AL INSULEI BÜYÜKADA.
ANTICA PRINKIPO!

Miercuri 12 iulie la orele 08,15 vântul bate de la S-E cu 4 m/s ceea ce constituie o surpriză. Barometrul se menţine la timp frumos. Cum nu avem niciun zor, fixând ziua de 18 ca zi de plecat spre ţară de la Bebek, avem în faţă şase zile de hoinărit printre insule. Janot scoate de la secret o maşinărie de tăiat cartofi pai şi ne pregăteşte micul dejun. Cârnaţi prăjiţi, cartofi pai, suc de roşii, caşcaval. Nimeni nu se poate plânge că se rabdă de foame la bord. Apoi se prind nişte splendide stele de mare. Răzvan şi Aurel sunt de părere să le usuce la soare. Janot refuză ideea şi le vârâ într-o pungă din plastic. La 10,35 ne dezlegăm de la cheu, pornim motorul şi ieşim din golf. Am vrut să iau la bord pisica siameză, cerând opinia echipajului. Răspunsul a fost un fel de mormăit general, semănând cu o forţă internaţională de descurajare. Conflictul pescăruş-pisică a fost rezolvat de un dulău costeliv, care a

dormit toată noaptea lângă sloop şi pe care echipajul l-a răsplătit din belşug pentru fidelitate. Marea este fastuoasă şi arhipelagul încântător. Lăsăm în tribord insula lassâada şi punem prova pe strâmtoarea dintre insulele Kânaliada (Proti) şi Burgazada (Antigone). Doctorul şi-a rearanjat farmacia, constatând că echipajul nu are deocamdată nevoie de medicamente şi că acestea există în cantităţi onorabile şi inconfortabile. Stăm ciucure în cockpit, aparatele de fotografiat lucrează, vântul din pupa încreţeşte marea şi motoraşul îşi face datoria lăsând în urmă un siaj tivit cu spumă albă. Caut un verb care să corespundă actului de plecare de la cheu ori de la ancoră, ceva asemănător cu francezul *„appareiller”* şi cum nu găsesc, mă las fermecat de peisaj. Străbatem uşor cele 4,5 mile care despart insula de marmură de Burgazada pe care o dublăm la două cabluri de coasta abruptă. Se impune o primă observaţie generală. Arhipelagul are o conformaţie tectonică asemănătoare. Venind dinspre VS-V. cum venim noi, vedem partea sudică a insulelor formată din cocoaşe masive, un fel de munţi în miniatură, acoperiţi cu pini, în general lipsiţi de aşezări omeneşti. Coasta este abruptă şi sfârşeşte în mare pmtr-o faleză stâncoasă, când verticală, dantelată, cu golfuri miniaturale, când uşor îndulcită şi atunci se văd poteci şerpuind pe sub pini, până la stâncile spălate de valuri. Pământul de sub pini este roşcat. Ici, colo pe verdele închis al pădurii de pin o pată de culoare. Roşul olanelor, sau albul unor case izolate în singurătate. Harta nr. 43 arată clar că toate localităţile de pe aceste insule sunt aşezate în partea lor nord-estică. Deci, dincolo de spinările care ne închid vederea. Bărci de pescuit. Un golf cu plajă, unde se face baie şi stă legat un caic. Faleză înaltă închizând golful, pe care se vede un sat. Poteci coborând la mare. Dublăm Burgazada pe la nord. O fâşie de pământ deasupra falezei şi aici, etajate, cătărate pe versantul abrupt, vile. Vile de vacanţă, cu faţadele spre mare, înconjurate de pini, încastrate în abruptul pantei, cheuri periculoase, stânci, valuri, sensul curentului puternic este astăzi opus sensului vântului, ne vârâm pe şenalul care desparte o insulă mică Piele, de Burgazada şi o altă insulă a arhipelagului Heibeliada (Halki), pontoane, bărci, apoi după un arc de cerc spre sud, portul, mărginit spre sud-est de digul şi clădirea unui *iaht-club.* Portul oraşului are un cheu înalt din beton, unde ne-am putea lega; un alt cheu unde se descarcă nişte calce pline cu damigene mari de 50 litri, un golfuleţ plin de bărci care saltă în toate părţile, văd câteva iahturi legate cu pupa la cheul *ialit-clubului,* cu prova la geamanduri şi, neştiind cum vom fi primiţi acolo, prefer să rămânem la acest cheu, deocamdată perfect liber, pentru că vaporul de pasageri îşi debarcă mulţimea, la un al patrulea cheu, între noi şi *iaht-club.* Alegerea este inspirată numai pe jumătate. Nu avem cum ajunge la uscat decât fie umflând barca; fie înotând până la unul din pilonii debarcaderului, de unde ne putem cătăra sus, folosind drept trepte nişte anvelope aşezate acolo pentru protejarea bărcilor care acostează. Valurile pun sloopul în pericol permanent, expunându-l abordajului; ori şi mai rău, vârându-l sub debarcader, să-l proiecteze cu puntea în traversele acestuia şi să-l facă ţăndări. Cu mai multă răbdare puteam face un tur de orizont mai larg, pentru sondarea tuturor posibilităţilor. Aici se impune o concluzie. Înainte de a acosta, recunoaşte toate posibilităţile locului şi alege-ţi cel mai sigur loc pentru iaht, funcţie de adâncimea apei, curent, vânt şi val. Cel mai fericit caz este ancorajul

sub vântul unui dig înalt, sau al insulei. Răzvan escaladează debarcaderul şi ne leagă la baba. Curentul ne ţine departe de debarcader. Suntem în siguranţă, cu recomandarea expresă făcută echipajului, de a nu apropia iahtul de debarcader pentru a-l folosi drept trambulină. Se trece la umflarea bărcii de cauciuc cu pompa de picior. Întâi trebuie dezlegat balotul dintre Sarturile din babord. Nervi. Apoi trebuie date o infinitate de pompe, sub soarele torid. Alţi nervi. Apoi barca se umflă şi acoperă tot cockpitul, aşa că nu te mai poţi învârti nicăieri. Apoi o ramă cade în apă şi se repescuieşte. Este evident că barca nu este umflată cum trebuie, face burtă şi nu are niciun fel de rigiditate. Aurel se face gigea, Răzvan leagă barca cu o saulă care se filează de la bord, ca să organizăm un du-te vino. Doctorul trece la barcă, ramează, atinge malul, noi recuperăm saula şi cu ea, barca. În acelaşi mod pleacă Răzvan, care acostează la debarcader, ţinându-şi hainele sub braţ. Aşază hainele pe debarcader, apoi se caţără după haine, se echipează acolo, aşteptându-l pe Janot care se duce înot, eu trimiţându-i hainele şi, Diary", cu barca. Am stabilit timpul de plimbare al fiecărei echipe. Văzută de la bord, insula, localitatea şi marea par a aparţine unui alt veac. Este o linişte totală, percutată doar de ţăcănitul potcoavelor pe asfalt. Trec trăsuri confortabile, cu coviltir din piele xidicat pe patru ţevi de alamă, cu caii harnaşaţi multicolor, hamurile fiind bătute cu fluturi şi salbe de alamă. Ritmul insulei este ritmul somnolent al trăsurilor, care pot străbate la trap doar cele câteva sute de metri de stradelă orizontală, care tiveşte coasta. Dincolo de stradelă începe abruptul. Îmi dau seama că damigenele pline care se descarcă şi care sunt preluate imediat de camioane cu cai, conţin apă de băut. Iată o servitute gravă, care poate anula plăcerea unei vacanţe, pentru că, vizibil, târgui şi insula servesc acestui scop.

Se întoarce doctorul, aducând o pâine caldă. Minune. Plec şi-l întâlnesc pe Răzvan. Facem o recunoaştere, întorcându-ne lent la viaţa patriarhală. Stradela curge pe lângă o cafenea, pe lângă câteva prăvălii, pe lângă pompieri, poliţie şi primărie, sfârşind în grilajul *iaht-club*-ului. Acolo sunt umbrele de soare, se face baie, sunt câteva iahturi ancorate sau legate la geamanduri de cealaltă parte a digului, la debarcaderul pentru pasageri există un fel de grădină publică şi câteva leagăne pentru copii. O luăm pe lângă pompieri şi urcăm pieptiş o stradă abruptă, umbrită de pini maritimi. Este o stradă cu vile. Unele aşezate spre vârful dealului (în jur de 100 metri înălţime), altele pe terase coborânde spre mare. De la aceste vile şerpuie la ţărm scări din piatră, pe sub pergole de trandafiri, glicine sau caprifoi. Vilele stau sub pini, o aromă de răşină fierbinte îmbibă aerul, la debarcaderele vilelor sunt legate iahturi sau bărci automobil, marea scânteiază şi cred că majoritatea locuitorilor, fie autohtoni, fie de sezon, sunt la siestă. Oleandrii sunt înfloriţi şi joacă rol de arbuşti ornamentali, plantaţi în lungul străzii. Simt cum mă invadează o lene ancestrală. Ca să nu-i cad pradă, ne întoarcem la bord. Oricum nu rămânem la noapte aici. Este ora 16,45 şi putem să ne dezbrăcăm pe debarcader şi să ne întoarcem la iaht înot, aducându-ne hainele cu barca. Escaladez bordul pe scara de pisică şi cum îmi arunc ochii la prova constat că ceva nu este în regulă. Ceva nu se înscrie în linia familiară a formelor. Ce? Doctorul şi Janot sunt la bord. Janot a fost la poştă şi a aplicat o ştampilă, plus un timbru pe

„Diary", am îndoi tac şi când mă duc la prova, bucurie. Balconul din ţeavă de fier, dat frumos cu vopsea „lovitură de ciocan" este îndoit puternic spre etravă. O privire spre marginea din beton a debarcaderului exiplică totul. Betonul este julit şi poartă pe el urmele albăstrii ale vopselei, ca şi ale miniumului de plumb de sub vopsea. Şuruburile care fixează balconul de punte sunt săltate din file de câţiva milimetri.
Nu este nevoie de nicio explicaţie. Janot şi-a lăsat hainele pe marginea pontonului, venind înot. Ca să le recupereze a tras iahtul la debarcader, vârându-i balconul sub traversa de beton. Un val puternic şi opera a fost gata rapid. Putea să smulgă balconul cu filă de bordaj cu tot. Fac puţină bilă, mai ales pentru imprudenţă, pentru ceea ce s-ar fi putut întâmpla şi secret bilă din abundenţă când mi se spune: „Voi suporta eu costul reparaţiei". Mă rog Domnului ca nu cumva acest filotimism să se adreseze unei viitoare epave. Plecăm cu motorul, luând la remorcă barca din cauciuc. Blasfemie. Nu numai că ne reduce viteza la jumătate, dar afurisita se şi umple cu apă, triplându-şi greutatea. Suntem obligaţi s-o tragem la bord, s-o dezumflăm, spre bucuria doctorului care mai trebuie s-o reambaleze şi s-o lege între Sarturile din babord. Remarcabil de bine dispuşi, dublăm prin sud insula Heibelyada, unde se află clădirea impozantă a Şcolii de marină. Mai mare decât Burgazada, împădurită, cu versanţi când sfârşind în mare la verticală, când atingând-o lin, insula împădurită se scurge uşor prin babord. Iată strâmtoarea care-o desparte de insula Büyükada. Ne încrucişează un iaht cu toate velele pline. Peisaj-decor. În prova, un golf scobit adânc, cu faleză înaltă, acoperită de pini. În fundul golfului o clădire cu terase largi, un debarcader de la care pleacă o şalupă cu pasageri, două iahturi la ancoră, bărci-automobil la ancoră, stânci submarine cu spinările cenuşii ieşite din apă, cocoaşa insulei, înaltă, între pini semănate case albe, soarele căzut spre orizont vărsând în cer şi pe ape culori sângerii, ropotul reconfortant al motorului, siajul şi mereu surpriza pe care o rezervă fiecare cută de teren nou intrată în câmpul vizual, pe măsură ce *„Hai Hui 2"* giorează în jurul insulei Heibelyada. Golfuri pitoreşti. Bărci cu motor dantelând albastrul portocaliu al mării. Umbrele şi penumbrele de sub pini scoţând în evidenţă fundalul roşcat al pământului. La orizont, continentul, într-un abur străveziu, diafan, care estompează şi romantizează. Rămânem sub vântul falezei înalte, în pupa celor câteva ambarcaţii ancorate în golf. Vântul a girat toată ziua, de la sud spre nord. Acum bate din N.N.E. cu 6 m/s. Desigur nu fundarisim ancora cu trei lungimi de lanţ, cum scrie la carte. După ce ne terminăm micile treburi curente, trecem să ne ospătăm în cockpit. Cum coasta este abruptă şi stâncoasă, cum evident ies stânci din apă, natura fundului nu poate fi decât stâncoasă. Se elaborează teorii ad-hoc, asupra naturii fundului: mâl şi cochilii. În timpul cinei observ că am pornit în derivă spre larg. Deci un curent care se suprapune pe direcţia vântului; ori mai corect, vântul în seara asta se suprapune pe direcţia curentului. Ancora nu a prins. Desprinderea s-a făcut lin, deci s-a ancorat scurt. E bună la ceva şi cartea şi experienţa altora.

— Suntem în derivă de două minute şi treizeci de secunde, spune skipperul.

Se constată adevărul afirmaţiunii. Motor. Revenire.

Răzvan scoate lanţul de la ancora Hali şi-l trece ancorei tip Amiralitate. Se fundariseşte această ancoră într-o poziţie mai apropiată de faleză, astfel încât să

se păstreze o distanţă de siguranţă acceptabilă în cazul schimbării vântului. Pe unul din iahturile cu vele se stă în scaune pliante, iahtul este un jawl de 13 metri, cu un marinar-om de serviciu şi cum hotărăsc să facem carturi, doctorul are o replică plină de nostalgie, privind cu invidie la „13 metri".

— Aceia au venit să se distreze, nu să facă carturi!

Îi priveşte. Apusul este de o frumuseţe dementă. Insula Sivriada se vede înecată în ocru dens. Vântul trece pe deasupra crucetei şuierând subţire. Aud freamătul pinilor şi susurul apei lingând coca. Se aprind luminile pe Heibelyada. Se aprind luminile localului din fundul golfului. Pe insula Iassâada şi lumina cu sclipiri din vârful muntelui de marmură, Sivriada. Ne fixăm reperele de la uscat, ca să putem determina poziţia iahtului. Stabilim carturile. Notez în *Jurnalul de bord* că din moment ce ai o sondă cu plumb la iaht, este stupid să n-o utilizezi. Cineva care are rol la prova, trebuie să sondeze şi în funcţie de adâncime să se dea lungimea parâmei de ancoră. Orice improvizaţie şi estimare superficială naşte complicaţii. Aici nu există nici menajamente, nici parlamentarism. În ultimă instanţă este vorba de siguranţa navei şi a echipajului, ca şi de reuşita croazierei. Pus pe stânci, eventual cu o gaură de apă, cam greu să te întorci de aiurea, cu tot calabalâcul în spinare. Noaptea de la Cap Caliacra a tras concluzii definitive. Încep să se vadă limitele fiecăruia din noi. Sau mai exact, în ce mod condiţiile puse de iaht şi mare influenţează asupra rezistenţei interioare a fiecăruia. Este o senzaţie stranie să stai pe cuşetă în stare de semiveghe, să asculţi muzica abia perceptibilă pusă de Janot în car lui lui, care se compune ciudat cu clipocitul apei perceput de foarte aproape, cu şuierul vântului în arboradă, cu respiraţia adâncă a băieţilor; să percepi în clipele de somn profund mişcările iahtului şi trezit brusc să confrunţi reperele de la uscat memorate şi depozitate de subconştient, sau întrebând în şoaptă:

— Cum stăm? să ţi se răspundă: – în regulă! apoi să ţi se sufle la ureche că ţi-a venit rândul de cart şi să ieşi în noaptea plină de stele şi de umezeală, să vezi luciul stins al apei şi să absorbi cu tot trupul liniştea profundă care îmbracă insule şi mare, cer şi iahturi, să simţi pâclele acelea străvezii care prefigurează zorii, condensându-se în gene, şi să intri în comunicare cu lumina Sivriada care sclipeşte la intervale regulate, suspendată parcă între cer şi mare; ori să vezi trecând ca-n vis luminile de navigaţie ale unei nave; ori să auzi zgomotul pe care-l face skipperul de pe ambarcaţia vecină când se dă jos de pe cuşetă, ţăcănitul întrerupătorului, să vezi lumina vagă din careu şi să urmăreşti omul care iese pe punte, se duce la prova, trage de parâma ancorei, apoi, liniştit, dispare în careu, un ţăcănit, lumina se stinge şi rămâne doar noaptea şi marea. Puntea se acoperă de apă. Undeva, departe, clamează un pescăruş. Întunericul se subţiază şi este rândul lui Răzvan să intre de cart.

LA ECHE!

Am intrat într-un joc care, ca toate jocurile omeneşti, are reguli şi obligaţii de unde pornesc alte reguli şi alte obligaţii, al căror risc mi l-am asumat liber şi nesilit de nimeni. Dorinţa de a naviga cu vele, visul de a pluti pe mări, cu sau fără voia

mea au devenit fapte sociale, în care s-au antrenat foarte mulţi oameni şi o idee care depăşeşte plimbarea cu *„Hai-Hui 2" spre sud.* Ideea de a renaşte şi motiva iahtingul românesc de croazieră. Această idee, pentru a se consolida şi a trece în social, are nevoie de fidelitate şi perseverenţă, de competenţă şi de fapte care s-o slujească. Unul din argumentele-fapt este croaziera noastră. Sfârşită în arhipelagul Prinkipo, ea n-ar depăşi cu nimic croaziera inginerului Aurel Theodoru pe iahtul *Crai Nou* din anul 1939. Cu toate că am intrat cu toţii în criză de timp, avem obligaţia morală să depăşim ceea ce s-a făcut în 1939, justificându-ne faţă de noi înşine. Apelul interior care m-a mobilizat şi direcţionat, definind clar pentru propria mea raţiune autocritică această felie de destin dedicată mării, mă cheamă din nou pe punte, indiferent de angoasele fiecăruia din noi în parte, sau de angoasele tuturor a întrunite. Hărăzindu-i lui *„Hai-Hui 2"* rol de pionier şi pionierat, implicit i se hărăzeşte o intenţie care direcţionează şi polarizează. De aici, alte obligaţii faţă de programul lui actual şi de viitor şi acceptarea dezinteresată a responsabilităţii acestui program. Deci, joi în 13 iulie, hotărăsc: drum la Yalova, pe coasta Asiei Minor. Distanţa este mică, dar în situaţia de faţă, când de fapt testăm o ambarcaţie şi un echipaj, când facem şcoală, asta are mai puţină importanţă. Important este să atingem Yalova, navigând la compas, să facem plinul de apă la Bebek şi de la gura Bosforului să executăm o traversadă a Mării Negre, navigând în larg şi la estimă, pentru a ne verifica şi a verifica posibilităţile iahtului, acum când, de bine de rău, am mai învăţat câte ceva despre mare, vânturi şi *„Hai-Hui 2".*

La ora 06.455 umiditatea este de 50 şi barometrul staţionar la 767 mm. Viteza vântului în golf 3 m/s. La 08.18 ridicăm ancora şi dublăm cu vele prin sud, insula Biiyiikada. Simt organic lipsa aparatului de filmat. Peisajul este încântător. Înregistrăm doar 2 noduri pe loch, în consecinţă putem distinge toate detaliile de la coastă. Pe o mare de azurit care conţine lumina, difuzând-o spre adânc, trec calce, scriind subţire pe orizont forme pline de poezie. Coasta insulei, abruptă. Stânci ieşind din apă. Poteci de picior care şerpuie pe sub pini, de la casă izolată, la casă izolată. Pe creasta insulei, clădirea veche a unei monastiri ortodoxe. Formele desenate viguros în aerul translucid. În partea de sud a insulei, şalupe cu pescari sportivi. Vedem în babord insula Sedefada, la est de Büyükada şi în prova babord insula cea mai estică a arhipelagului Balâkci, un petec de pământ stâncos peste care se rotesc pescăruşii, lângă coasta căreia sunt ancorate câteva ambarcaţii cu vele şi motor. Suntem în plină vacanţă. Marea, insulele, ambarcaţiile de plăcere, cerul, lumea zac într-o lentoare legănătoare şi dulce. La 10.10 vântul cade. Plutim în derivă între cele două insule. Yalova i amâne o utopie. Ne răzbunăm, plonjând. Apa este zeiască. Înotăm în lungul bordurilor şi constatăm că, *Hai-Hui 2"* a făcut o barbă venerabilă. O barbă din alge verzi, mereu legănătoare, un microunivers care ne însoţeşte şi desigur ne mănâncă din viteză; dar cum nu suntem la regată… Torid. La 10.40 ne taie prova o vedetă de patrulare, în siajul căreia dansăm spectaculos. La 10.46 se ridică un fir de vânt. Plutim leneş spre insula Balâkci, pe care o dublăm la 11.54 în larma ameţitoare a miilor de pescăruşi, replică sonoră primirii făcută de pescăruşii de pe Sivriada. Abia la 13.30, vântul care s-a rotit cu 180° îşi reia rolul cu oarecare seriozitate, devenind acceptabil la orele 15.58 când,

ţinând la compas 150°, lochul înregistrează 4 noduri. Prin ambele borduri ne dublează navele locale de pasageri, ca două punţi şi *ferry-boat*-urile, confirmându-mi exactitatea drumului. La orizont disting vârfurile crenelate ale munţilor Delimece-Dagî spre prova tribord şi Eriklidag în prova, munţi zimţaţi, austeri, proiectaţi pe un cer palid, prevestitor de pământ arid şi sălbatic. Undeva, dincolo de crestele parcă fosforescente, se află Iznik Golii şi, pe malul ghiolului, între măslini şi oleandri, casa primitoare a prietenului meu Rasim Demirtaş.

Dincolo de crestele Tez Tepe şi Kazak Tepe se află valea care conduce la Bursa, popasul de anul trecut, astfel încât, atingând coasta la Yalova, recunoaşterea făcută cu maşina se justifică şi, într-un fel, drumul pe mare închide pe traiect, drumul de pe uscat. Trăiesc apropierea de uscat cu o încântare adâncă şi liniştitoare. Reperele de la coastă apar din mare rând pe rând. Din general, estompat, definit vag pe zeci de mile marine atât cât poate cuprinde ochiul din peninsula Bozburun, de la intrarea în golful Izmit, până la Engere, peisajul se metamorfozează lent, personalizându-se cu fiecare jumătate de milă parcursă. Văd Yalova şi Şamanlî, spre sud, văd Karakilise spre nordest, apoi vedem unde acostează vaporul de pasageri, vedem blocurile din cartierul nou al staţiunii şi la 17.40 pornim motorul în punctul de coordonate φ_e 40°40N şi λ_e 29°16E, în imediata apropiere a coastei. Dublăm digurile şi cheurile oraşului să găsim un loc confortabil de acostare. Vedem la est de oraş un acvatoriu nou; dar este prea departe pentru nişte turişti grăbiţi. Filăm în lungul unui golf-ştrand, cu pontoane din lemn prelungite mult în mare, ceea ce mă nelinişteşte, demonstrându-mi o apă prea puţin adâncă. Vrem nu vrem, depăşim un cvasiport pescăresc, plin de pietroaie şi facem manevra de acostare la cheul principal, acolo unde vin şi de unde pleacă pasagerele şi *ferry-boat*-urile. Cheul intră perpendicular în mare şi locul de acostare este format dintr-o baie miloasă, deschisă pe direcţia vântului, agitată de valuri scurte şi plicticoase, construit din beton, este căptuşit cu scânduri şi prevăzut cu anvelope. Aurel leagă baloanele de acostare în babord, Răzvan este la prova gata să sară. Janot la motor, eu la eche. Manevră perfectă. Răzvan ne leagă la baba cu prova şi cu pupa. Echipajul îmbrăcat de oraş părăseşte iahtul pentru două ore de plimbare. Cunosc Yalova, aşa că rămân la bord. Pavilionul românesc face senzaţie. Cred că a fost văzut la Yalova pentru întâia oară. Face senzaţie şi construcţia în lemn. Cheul se umple de curioşi. Pasagerii pentru *ferry* vin la locul de acostare şi comentează cu vivacitate forma şi probabil dimensiunile iahtului. Este foarte cald şi, pe măsură ce vântul se întăreşte, valurile se măresc şi izbesc coca de anvelopele care scârţâie presându-se, după cum scârţâie şi *„Hai-Hui 2”,* spre marea mea nelinişte. N-am nevoie de asemenea eforturi ale corpului iahtului, după cum n-am nevoie nici de urmele negre pe care le imprimă anvelopele pe suprafaţa lucie abordului.

Primesc vizita domnului Memduh Ordekcioglu şi a asociatului său, se pare fabricanţi de obiecte din aluminium şi din plastic, care doresc să vadă interiorul. Facem schimb de amabilităţi şi de cărţi de vizită. Îi tratez cu coniac şi, folosind ca mijloc de comunicare un fel de esperanto, ne înţelegem binişor. Mi se confirmă o dată mai mult faptul că turcii istanbulezi (omul venise la Yalova pentru afaceri) sunt deschişi, interesaţi de o mie şi unul de lucruri, veseli, comunicativi şi parţial

dezinformaţi, ospitalieri. Domnul Memduh Ördekcioglu mă invită cu tot echipajul la vila sa, undeva la sud de Pendik, în golful Aydântî Liman, ceea ce nu-l împiedică să se mire că într-o ţară socialistă există coniac şi încă excelent, oamenii umblă pe mări cu iahturi proprii şi aşa mai departe. Formula unei propagande sclerozate potrivit căreia socialismul înseamnă toată lumea la cazanul comun, a lăsat urme, cu toate că foarte mulţi turci cunosc litoralul românesc, căruia îi fac o propagandă excelentă. Vizitatorii mei sunt încântaţi de *„Hai-Hui 2”.* Apoi acostează *ferry-boat*-ul deversându-şi încărcătura auto şi umană. Vizitatorii mă părăsesc, vine Aurel cu cumpărătura lui favorită, pâine caldă, valurile sunt din ce în ce mai agasante, iahtul geme din toate încastrările când este presat în anvelope şi la 18,15 cum echipajul este la bord se dă „mola parâma prova”.

Manevra de plecare este excelentă. De când echipajul şi-a intrat în piele şi roluri, manevrele au început să fie adevărate delicii marinăreşti. Ieşim la larg pe valuri mari cu motorul şi velele. La 18.25 ţin la compas 336°, având pe loch 4,5 noduri. De fapt începem drumul spre casă. Experienţa s-a consumat doar pe jumătate. Ca să fie întreagă şi exemplară, trebuie să ne vedem legaţi la geamandura noastră din portul Tomis. La 18.34 se opreşte motorul şi începem navigaţia cu vele. Se întâmplă ceva cu vântul. O perioadă de lene. Lochul indică doar 2 noduri. Băieţii se duc la culcare. Rămân la eche şi sunt martor al apusului. Vreau să-mi adjudec fiecare clipă din aceste ceasuri la eche, ceea ce de fapt mă fascinează pe mare, dincolo de mirajul altor lumi şi mai presus de el; este navigaţia cu vele în sine. Adică tocmai ce se întâmplă acum, când trec dintr-un timp real şi acut senzorial; în alt timp, poate cosmic, în care senzorialul se sublimează devenind vis şi inefabil, în care îmi părăsesc condiţia înscriindu-mă în ciclul diurn pe coordonatele aştrilor, în care marea, cerul şi soarele mă integrează firesc, punându-mi la mir culorile amurgului, ca pe un semn tainic de acceptare. Mai întâi Yalova se topeşte în mare, cufundându-se lin şi în pupa se mai văd doar crestele munţilor Eriklidag şi Delimece Dagî, plutind într-o lumină străvezie, verzui-portocalie, care le pune pe crestele sălbatice un tiv fosforescent. Apoi simt vântul. La început o boare răcoroasă, mirosind a alge şi rocă. Mai apoi îmi taie obrazul cu lame subţiri, *„Hai-Hui 2”* se înviorează. Echea vibrează. Apa despicată de etravă clăbuceşte pe flancurile iahtului, rămânând în pupa într-un siaj înspumat. Se aude foşnetul aerului pe vele şi al vântului în Sarturi. Iahtul se bandează uşor. Lochul ţăcăne vesel şi se stabileşte la 4 noduri. Marea este albăstriu-portocalie şi pe culoarea aceasta neverosimilă, din pupa apare pata albă a unui pasager care ne dublează prin tribord. Munţii peninsulei Bozburun intră în imersiune. La 20.05 apar în babord nave militare cenuşii cu luminile aprinse, navigând în linie, ca şi când ar pieptăna marea. Apune soarele. Cerul şi marea sunt pline de culori muribunde. Roşu pal şi portocaliu stins, albastru în degradeuri, verzui ofilit şi în acest cortegiu funerar care însoţeşte soarele sub orizont, îşi face apariţia luna. Odată cu ea, noaptea catifelată care schimbă lent fizionomia mării. Siaj de aur între *„Hai-Hui 2”* şi lună. Aur greu, roşcat, aşternut în folii groase pe mare, pod de aur de la cârmă până sub lună şi nebunia care te cheamă să-l calci desculţ şi gol, să-l umbli până dincolo de lună şi de tine însuţi. Dintr-odată, în prova babord orizontul se tiveşte cu vetre de jăratic.

Cu salbe de lumini palide, configurând coasta Asiei Minor. Apar constelaţiile. Noaptea devine feerie şi basm. Vântul se întăreşte şi cu el, valul. Vânt de NE, de la uscat, care începe să şuiere în Sarturi şi valuri de la travers care încalecă puntea prova, acoperind-o cu spumă. Plăcerea de a sta la eche îşi modifică statutul. *Hai-Hui 2"* mă încorporează după legile fireşti după care mă încorpora odinioară avionul şi fără să-mi dau seama când, devin eu însumi, *Hai-Hui 2".* Eu sunt acela care despic valul şi-i simt spuma îmbrăcându-mi trupul în dantele albe, fosforescente. Eu sunt acela care primesc vântul în pori şi presiunea mării pe chilă, care simt în pumn pulsaţia cerului presărat cu stele şi a valurilor în care arde luna. De ce să nu-i cred pe Ulise şi Slocum, pe Colas şi Tabarly şi de ce n-aş mărturisi că există o religie a mării, aşa cum există o religie a cerului şi atâtea religii ale pământului?

Apar şi dispar luminile de navigaţie ale navelor. Atunci luminez velele cu proiectorul lui Janot, dar cum navig pe direcţia arhipelagului, drumul nostru este în interiorul drumurilor obişnuite, care dublează arhipelagul fie pe la nord, fie pe la sud. La 21.35 suntem în apropierea arhipelagului. Insulele se ridică din mare, sumbre. Strâmtorile dintre ele plutesc în întuneric. Mă hotărăsc să le dublez prin sud, astfel încât lumina lunii să uşureze observaţia. Vântul se întăreşte. Dansăm. Aurel iese în cockpit şi-mi ţine de urât. Lună, mare înspumată, vânt puternic, lumina de pe insula Balâkci şi departe la orizont, cea de pe Sivriada. Vreau să ancorăm în golful cunoscut, mâine să vizităm insula Biiyiikada şi tot mâine să ajungem la Bebek.

Poimâine rămas bun Istanbulului şi duminică în 16 iulie să luăm drumul spre casă. Se confirmă raţiunea manevrei. Bătute de lumina lunii, coastele stâncoase ale insulelor se văd perfect, dacă reuşeşti să elimini doza de fantast şi să rămâi în cel mai concret prezent. Lumina argintie cade pe stânci, poleindu-le. Împrumutându-le o viaţă stranie, dincolo de condiţia lor de rocă. Lăsăm în pupa insula Balâkci şi când avem la travers strâmtoarea dintre Büyükada şi Sefada ne ia în primire o rafală puternică, bandându-ne în babord. Filez şcota randei şi chem echipajul pe punte. Rafala este urmată de alte rafale. Vântul trece printre insule, vâjâind. Oricum trebuie să faci abstracţie de peisajul halucinant şi să-l reduci la datele lui strict fizice, dacă vrei să-ţi reuşească aterizarea pe locul de ancoraj, să nu te laşi atras de frumuseţea mortală a coastei şi să nu te dai cu chila în sus, păstrând adevărul panseului potrivit căruia o ambarcaţiune este destinată să plutească pe deasupra mării şi nu pe sub. Răzvan trece la şcota focului. Janot la motor. Aurel se duce la prova. După ce dublăm Büyükada, două rafale puternice se străduiesc să culce catargul pe valuri. Evident, avem prea multe pânze. „Jos focul-l. Răzvan şi Aurel coboară, strâng şi leagă focul. Janot porneşte motorul. Se coboară randa. Văd golful, ambarcaţiile de la ancoră, puzderia de lumini de pe Heibelyada şi când intrăm sub vântul falezei înalte, cineva de la un motor-cruizer ne semnalizează cu lanterna, materializând printr-un punct luminos direcţia pe care s-o ţinem. Ancora este gata de fundarisit. Cunoaştem locul şi ne-am convins cu toţii că trebuie să lăsăm la apă atâta parâmă încât să acopere de trei ori adâncimea. „Funda ancora". Se aude vântul vâjâind în pinii de pe faleză. Se aude vântul vâjâind în partea superioară a arboradei. Ora 22.09. Manevra de ancorare s-a terminat.

Instaurăm carturi şi nimeni nu protestează. Girăm uşor pe ancoră, stăm sub protecţia falezei, apa din jur abia clipoceşte şi o pace adâncă învăluie iahtul în pofida vântului care-şi face de cap dincolo de noi. O zi la eche, magnifică.

VIZITĂM BÜYÜKADA, INSULA OLEANDRILOR.
ÎNTÂMPLĂRI-LIMITĂ ÎN BOSFOR.
PĂŢANII CU MOTORUL ŞI REVENIRE LA BEBEK!

Vineri în 14 iulie ora 07,50. Lochul a totalizat 400,6 mile marine. Barometrul indică 765 milimetri, deci scade. Umiditatea 50. S-a spălat vesela, suntem bărbieriţi, spălaţi din belşug cu apă dulce şi ne pregătim să ridicăm ancora. 03.12. Ridicăm ancora. Ieşim cu motorul din golf, dublăm peninsula care ne-a adăpostit şi imediat la nord de aceasta se dezvăluie una din feţele insulei. Vile agăţate pe coastă într-o luxurie vegetală, de la care coboară la debarcare scări spiralate din blocuri de piatră, umbrite de pergole, terase largi în faţa vilelor, ştranduri şi la debarcadere bărci automobil. În babord insula Heibelyada. Ceea ce vedem, vile şi pergole şi ştranduri poartă pe hartă numele de Nizam Maden. Dublăm partea de nordest a insulei şi intrăm în rada portului ticsită de iahturi şi bărci-automobil legate la geamanduri. Este evident că turiştii şi sezoniştii au venit aici nu numai cu vapoarele de pasageri. Se dezvăluie plin de farmec şi inedit oraşul Buyukada. Adică linia coastei tivită de o stradelă de la care începe abruptul presărat cu vile, apoi în fundul golfului un cazino cu terasă spre mare, un pinten de pământ cu clădirile portului, pinten prelungit în mare printr-un cheu din beton pe piloţi. Într-o parte a cheului acostează pasagerele. În cealaltă parte sunt acostate calce şi o şalupă de pasageri. Zăresc un loc între prova caicelor şi pupa şalupei. Intrăm acolo şi ne legăm la baba. Valurile sunt moderate. Stabilim echipele, mai exact rămân la bord până băieţii fac recunoaşterea de rigoare şi până când, ca peste tot, Janot va aplica pe “Diary” ştampila poştei locale. Sunt obiectul întrebărilor şi amabilităţii funcţionarilor portuari. Oamenii recunosc pavilionul. Înconjoară iahtul cu o simpatie evidentă. Aici iarăşi este vorba de istorie şi, împotriva faptului că ne-am tăiat reciproc beregăţile câteva sute de ani, ei încercând să ne pună la pământ, noi scuturându-i mereu din spinare, „până când i-au inventat pe fanarioţi, simpatia manifestă demonstrează că, dincolo de trânta de veacuri, a existat firesc şi o atmosferă comună în arealul de influenţă otomană şi că această atmosferă comună, având drept liant comerţul, se păstrează ca un ecou spiritual, probabil revitalizat de actualele legături prieteneşti dintre România şi Turcia. Facem schimb de cărţi de vizită, sunt asigurat că nimeni nu se va apropia de iaht, deci pot pleca liniştit, între timp vine Aurel care mă schimbă, aşa că după ce ies din clădirea portului, nimeresc în plin oraş de basm modern. Panta începe imediat cum se iese din clădirea gării maritime. Aici este oraşul vechi, cu cafenele umbroase, cofetării şi mici magazine de lux, cu preţuri nejustificate decât de snobismul cumpărătorilor. După o primă escaladare în pantă moderată se ajunge pe o esplanadă unde sunt alte butici cu mărfuri şi artizanat exotic, esplanadă care sfârşeşte într-o parte, cea de est, cu o piaţă ticsită cu „arabale”, trăsuri vesele, colorate viu, cu roţi de cauciuc,

frâne, coviltire din piele, la care sunt înhămaţi cai purtând hamuri bogate, bătute cu alămuri, după moda veche a unui popor care a făcut din cal un simbol al bărbăţiei. Sunt zeci şi zeci de arabale roată în roată şi oişte în oişte. Într-o margine sunt „parcaţi11 măgăruşi înşeuaţi, evident având acelaşi rol turistic ca al trăsurilor. Explorarea insulei şi turul ei nu se face aici cu autocarul. Harta marchează un drum circular, probabil accesibil numai trăsurilor, locurile pitoreşti şi înălţimile rămânând să fie vizitate pe măgari. Facem pozele de rigoare, apoi evadez pe esplanadă, trec pe lângă o clădire oficială văruită într-un alb orbitor, având în faţă un scuar cu un monument, ostăşesc desigur, şi atac pieptiş strada care urcă spre vârf. Raiul. Raiul compus din vechi case turceşti din lemn, ori numai cu ciubucăria acoperişului din lemn lucrat în ajur, veritabile dantelării în care fiecare metru linear de scândură a fost supus unui travaliu de artizan laborios şi plin de imaginaţie, case aşezate între pajişti din care ţâşnesc palmieri ornamentali şi pini maritimi, oleandri înfloriţi şi chiparoşi, ori pajişti dominate de jerbele mov ale glicinelor, apoi vile moderne, vile de vacanţă în mijlocul grădinilor savante, în care ştiinţa grădinarilor nu ucide naturalul, punând în valoare fiecare specie ornamentală, creând petece de rai în care floarea şi arborele scriu în peisajul cu mare, munte şi cer un gazel plin de graţie. „Hep, hep", strigă birjarii coborând la pas abruptul, sute de copii se duc la plajă, femeile poartă un fel de rochii sac, tivite cu arabescuri în fir de mătase, strada este mărginită de oleandri înfloriţi şi dinspre munte apare un cârd de măgari purtând coşuri, conduşi de un cărvănar tânăr. Probabil fac aprovizionarea locuinţelor izolate sau a monastirii. Toată această luxurie sub foşnetul brizei şi într-o lene magnifică.

La 11,35 plecăm de la cheu. Navigăm cu motorul şi focul. Este forfotă în strâmtoarea Biiyiikada. Pasagere şi *ferry,* bărci-automobil gonind nebuneşte şi calce încărcate cu mărfuri pentru insule, aşa că, ochii mari. Dublăm Heibelyada. Deci, avem în babord arhipelagul şi în tribord Asia Minor, de fapt lanţul de localităţi dintre Maltepe şi Frekoy. Dintr-odată simţim odoare grea, de putrefacţie. Nu! Nu vine de aiurea. Vine de la bord. Să ni se fi alterat alimentele în aşa hal?! Doctorul intră în alertă. Se hotărăşte pe loc inspecţia întregii cambuze. Cutie de conservă, cu cutie de conservă. Ne vine să vomităm. Stelele de mare! Se depistează rapid punga în care Janot depozitase stelele de mare, spre conservare. Se aruncă infamia în mare. Se deschid rooful şi tambuchiul prova, pentru aerisire. Cum tot suntem puşi pe fapte mari, se face inspecţia cambuzei, la cataramă.

Tot ce nu corespunde se aruncă la peşti. Nebulozitate. Dublăm Kânaliada, ultima insulă a arhipelagului. Vile, ambarcaţii, briză, valuri. Insula este mai puţin una pentru vilegiaturişti. 12.00. Încrucişăm două calce albastre, în tandem, pline cu mărfuri şi cunoscutele damigene. Acostăm în golful Moda, plin de ambarcaţiuni cu sau fără vele, unde-l lăsăm pe Răzvan. Apoi urcăm din Marmara în Bosfor, prin labirintul digurilor care barează intrarea, în loc să dublez Turnul lui Leandru prin larg, mă strecor între acesta şi cheiul stâncos unde se face baie şi se pescuieşte. Stăm toţi trei în cockpit. Aurel pozează, Janot îşi supraveghează motorul şi constatăm pe loc tăria curentului. Deocamdată niciun semn de îngrijorare. La Kiz-Kulesi-Turnul lui Leandru – este un fel de muzeu al marinei şi o santinelă purtând cască, cu arma la picior, ermetizează legendele. Multele lui legende, dintre care o

reţin pe aceea care mi se pare cu tâlcul cel mai grăitor. De fapt turnul a fost construit pe o stâncă din raţiuni nautice militare. Trebuia să semnalizeze navelor acest loc periculos, în consecinţă, ştiind lecţia, nu avem ce căuta aici, în plus poseda un belciug zdravăn de care se lega (lanţul al cărui capăt închidea la piciorul Acropolei, intrarea în Cornul de Aur şi Bosfor. Un al doilea lanţ închidea numai Cornul de Aur, din Portul bizantin la Calata.) Deci fiica împăratului Constantin, de o frumuseţe răpitoare, primind un ghicitor, acesta i-a ghicit destinul, prezicându-i că va muri în urma unei muşcături de şarpe. Superstiţios, împăratul, ca s-o scape de muşcătura fatală, a dus-o în acest turn (pe atunci cu partea superioară din lemn) izolând-o de lume. Dar într-o bună zi aducându-i-se pl eafrumoasei un coş cu struguri, din fundul coşului a ieşit un şarpe veninos care a muşcat-o, împlinindu-i astfel destinul prezis. Cine a pus acolo şarpele, mister?! O rivală? Interesul unei uneltiri politice? Din nou mister. O lovitură surdă în lest, una uşoară, dar totuşi lovitură, mă face să privesc în apa translucidă. Bolovani. Stânci. Virez uşor spre larg. Inutil se ambalează motorul. Viteza curentului nu numai că anulează mişcarea noastră spre înainte; dar am putea spune privind reperele de pe coasta europeană, că ne împinge în aval. Las de-o parte peisajul Bosforului, în după-amiaza asta de zile mari, plin de nave şi ambarcaţii de toate felurile, tăindu-l în toate direcţiile posibile, este clar că suntem în dificultate de manevră şi cum văd pe coasta europeană urcând câteva şalupe cam urgisite, pline ochi, tentez o traversadă cu prova în curent. Scurşi uşurel la vale, cu motorul gâfâind (deci un 3 C.P. este slăbuţ pentru *„Hai-Hui 2”),* reuşim să intrăm în contracurentul care linge coasta europeană şi ne apropiem lent de cheul şi palatul Dolmabahce. Cum abia urcăm, avem tot timpul să vedem Galata, Beşiktaş şi Ortaköy, cu nebunia de lume, de automobile, scăldători, pescari, bărci de toate felurile; iar în rada fostului palat imperial, conform protocolului, este ancorată o flotilă militară de distrugătoare, aflată în vizită oficială, flotilă având la bord lansatoare de rachete, ba şi un elicopter. Nu disting pavilionul. Totul este solemn în rada militară. Solemn şi anacronic. Urcăm lent într-o lume care ţine de fabulos. Bosforul cu viaţa lui cotidiană este de o unicitate fermecătoare. Barjele descarcă nisipul în zuruit de lanţuri, pasagerele se încrucişează graţios, navele de mare tonaj urcă sau coboară majestuos acoperind o bună porţiune de peisaj, caicele îşi fac cărăuşia obişnuită, bărcile-automobil ţâşnesc cu provele ridicate între două jerbe de spumă, coasta europeană până dincolo de Ortaköy este un portşantier, apoi avem în prova insula Curuceşme cu un ştrand, un restaurant şi un debarcader, în tribord un: şir de nave la ancoră, barje, petroliere vechi, nave-pompă de carburant şi dintr-odată motorul dă rateuri. Nimic mai înveselitor. Curent puternic, nave la ancoră în tribord, coasta cu alte nave în babord, forfotă de jur împrejur. Totul se rulează fulgerător. Judecarea situaţiei: ori funda ancora, ori, dacă mai ţine motorul despre care Janot zice că merge într-o bujie, să ne legăm la unul din şlepurile de cărbune mai mult nişte epave, ancorate grămadă în aval de insulă. Motorul tuşeşte, strănută (sigur, în ultimă instanţă ridicăm velele ca să putem manevra în aval, dar este ultimul lucru de făcut) şi apropii iahtul de cel din urmă şlep, ruină salvatoare. Aurel este la prova, se prinde cu cangea, sar şi-l ajut, slavă Domnului, ne-am legat. Janot anunţă solemn că în câteva clipe este gata. Găsim

trusa cu piese de schimb (chesţiunea este asemănătoare cu o pană de motor pe un bulevard în pantă, cu şase benzi de circulaţie pe sens, la o oră de circulaţie intensă), găsim bujia defectă şi pe cea de schimb, Janot face operaţiunea şi spune că este gata de marş. Porneşte motorul. Ne dezlegăm. Cuplează elicea. Depăşim şlepurile între insulă şi locul unde se descarcă barjele. Pârâituri. Trosnete. Motorul dă din nou rateuri. Manevră diabolică să prindem iarăşi şlepurile. Aurică este în draci la prova, mânuie cangea cu vigoare, ne prindem din nou de şlepuri şi abia ne legăm când din aval se aude mugetul imperativ al unei sirene. Iadul. Pe lângă el tot cerul care-mi cade în cap. Spre noi, direct spre noi, vine cu viteză un remorcher negru şi unsuros, care trage după el câteva şlepuri pline cu cărbune şi care, evident, vrea să moleze remorca, astfel încât şlepurile să ajungă prin inerţie lângă şlepul de care ne-am legat, şi la rândul lor să se lege aici. Dezastrul este la niciun cablu în pupa noastră. În imposibilitate de manevră, avem toate drumurile închise. În amonte nu putem urca. Să ne lăsăm pe curent fără să putem manevra, până să ne dezmeticim văd prova primului şlep, provă de fier, la câţiva metri de pupa noastră şi prova remorcherului depăşindu-ne prin babord la un lat de palmă. În disperare de cauză Aurel se repede cu cangea în monstrul acela pufăitor şi unsuros, gata să ne strivească de şlepul-geamandură, împingând cu deznădejde. Un marinar turc apare în prova şlepului care vine la abordaj, întinde mâinile peste bord şi-i face semn lui Janot să întindă mâinile. Mă reped şi dezleg iahtul. Doctorul a îndepărtat monstrul. Aştept să aud prova şlepului lăsat la voia inerţiei, spărgând oglinda pupa. Prova aceea neagră, serijilată, turtită, se apropie cu viteză de pupa iahtului. Iată dezastrul. Marinarul turc prinde cu palmele, palmele lui Janot. Prova şlepului este la câţiva centimetri de motor şi cârmă. O împingere puternică pe mâinile lui Janot, care folosesc de amortizoare elastice şi *„Hai-Hui 2”* lunecă câţiva metri în amonte, în afara oricărui pericol. Este de necrezut. N-am timp decât să strig bravo pentru echipaj şi să alerg la prova pentru a lega din nou barbeta de şlepul următor. Nu ştiu cum se numeşte marinarul acela; dar omenia şi inteligenţa lui au fost salvatoare. După cum salvatoare au fost intervenţiile în disperare de cauză ale doctorului Aurel Martin şi ale actorului Ion Marinescu, redevenit Janot când scoate din nou bujia încăpăţânată.

Remorcherul se duce. În schimb vine cu o barcă marinarul salvator. Cu o barcă şi cu un cuţitoi de pescar. Omul ştie din experienţă sursa necazurilor noastre. Basculează motorul şi spre stupefacţia echipajului taie de pe axul elicii o folie de polietilenă pe care elicea o transformase în zeci de şuviţe răsucite pe ax, ca pe un fus. Iată deci un nou pericol de navigaţie, pe lângă cele consemnate în hărţi şi *Cărţile pilot,* cum sunt întinsurile, stâncile submarine, recifele şi celelalte delicii ale strâmtorii: gunoaiele aruncate de la uscat, capete de parâmă, sfori şi… folii de polietilenă care plutesc între două ape şi se agaţă de chilă, ori de elice, ori de cârmă. Pornim plini de optimism. După un demaraj strălucit motorul îşi reia pufnetele şi accesele de astm. Abia ne târâm în amonte şi mă gândesc cu groază că după ce vom reuşi să dublăm insula Kuruceşme şi baia de sub capul Arnavutkioi, va trebui să învingem şuvoiul curentului principal care spală ca o apă de munte acest cap, şuvoi care ne-a dat destulă bătaie de cap atunci când motorul era în

deplinătatea celor 8 C.P. nominali. „Merge”, ne asigură cu magnificienţă Janot şi târâş-grăpiş iată că lăsăm în pupa insula Kuruceşme şi ne apropiem de locanda şi debarcaderul din scânduri al Capului Arnavutkioi. Văd cu o claritate de spaimă fiecare colţ de bolovan, fiecare capăt de bulumac, fiecare cui ruginit care ies din aliniere şi devin inamici potenţiali în cazul aruncării pe acel debarcader învechit. Cum cheul este plin de pescari şi plimbăreţi, cum oamenii au ochiul format şi ne văd în dificultate, iată că se produce agitaţie şi toată lumea aceea ne face semn să ne apropiem cât mai mult de sus-numitul debarcader precedat de bolovani, cu bârne şi cuie ieşite din aliniere. Cum îi suspectez de a confunda pescajul nostru cu al bărcilor de pescuit ezit să vin lângă debarcader. Scontez să tai braţul principal al curentului şi… Blestem. Curentul răsuceşte prova. În câteva secunde ne scurge în baia Arnavutkioi. Rondou. Janot ambalează. În ciuda noastră, motorul nu vrea şi nu poate mai mult. Strănută şi strănutul ăsta îmi dă fiori. Desigur, putem ancora aici. Sau ne putem lega la unul din debarcadere. Dar Răzvan ne ştie dincolo. Apa şi combustibilul sunt dincolo, adică preţ de două cabluri peste curentul acesta blestemat. Pe urmă este una să te legi la geamandură la Bebekkioiu, întors din arhipelag, terminând rotund o treabă şi alta să te legi la două cabluri spre sud, într-un loc necunoscut, pentru că… Iată şuvoiul cu valurile lui săltăreţe. Aurel stă la prova, gata cu cangea Gaz! Iată bolovanii. Bulumacii. Piroanele. Din nou ne răsuceşte curentul şi ne scurge în aval. Apar la cheu bărbaţi care fac semne mai mult decât explicite. De data asta, cu orice risc, îi ascult. Rondou. A treia tentativă. Ţin iahtul la un metru de debarcader. La un metru de bulumaci, pietroaie şi piroane. Minune, înaintăm. Metru cu metru dar urcăm. Dublăm debarcaderul. Dublăm capul. Ne apropiem de dig. Dublăm parcul. Intrăm în baia Bebekkioiu. Totul este familiar. Prietenos. Ne simţim ca acasă. Începe să se întunece. După ce traversăm o ramură mai puţin rebelă?. Curentului, după recunoaşterea de rigoare, venim la geamandură pe care o ratăm prima dată. Vina șkipperului. O prindem la a doua tentativă. Apare bărcuţa cu Riza Vural, bătrânul cu părul alb. Riza Vural aduce barbeta de rigoare, cu care ne leagă la geamandură. Ne urează bun venit. Apoi, pentru confort, ne leagă cu pupa la o a doua geamandură. Apoi ne aduce o barcă, pe care-o leagă la pupa. Barca noastră de serviciu. Pe cheu se vede taraba pe roţi a negustorului ambulant, de pe grătarul căreia se ridică fumul alburiu al cărnii prăjite. Dincolo de rigoia trotuarului fâşâie pneurile limuzinelor. A început exodul cotidian de la Istanbulul afacerilor la locuinţele, vilele, casele de pe malul Bosforului, de pe terasele împădurite, sau din lungul văilor abrupte. Bărcile de închiriat se întorc la debarcader. Riza Vural îşi strânge umbrela albastră. Navele de pasageri îşi deversează povara umană. Soarele stă să apună. Se aude chemarea amplă, profundă, impresionantă a muezinului. De la uscat vin efluvii de iasmin şi chebap. Se aprind luminile în vile şi blocuri. Se aprind lampioanele localurilor-terasă. Janot, care ţinuse tot timpul cratiţa minune pe aragaz, de teama ruliului, o dă jos, oferindu-ne un regal gastronomic: jambon fiert cu foi de dafin. Şuncă presată, cu măsline şi sos de roşii. Apoi vine noaptea care-şi leagănă stelele în vârful catargului. Se văd familiile aşezate în şezlonguri pe terase sau în faţa televizoarelor. Luminile coastelor se rasfrâng pe luciul Bosforului. Şi, desigur,

Steaua Polară îmi indică nordul. Adică, drumul spre casă.

ULTIMA ESCALA.
PREGĂTIRI PENTRU TRAVERSADĂ

Suntem sâmbătă în 15 iulie. La ora 07.17 barometrul indică 765, adică în scădere lentă, schimbarea timpului vizând viitorul nu chiar apropiat. Convenim să punem iahtul la punct pentru marş, să facem plinurile de apă şi combustibil, după care să ieşim în oraş pe rând, pentru a ne lua rămas bun de la Istanbul. Conform sarcinilor, doctorul cu Janot încarcă canistrele la barcă şi se duc după apă. Răşina de pin pusă în canistre a conservat apa în condiţii optime. Răzvan se ocupă de arboradă, lumini, încărcatul acumulatorului şi restul treburilor tehnice. Janot pune la punct motorul, găsind pe axul elicii alte şuviţe de polietilenă. Aurel curăţă santina. Îmi rezervcurăţenia exteriorului şi pregătirea marşului. Drept pentru care ostenesc frecând punţile şi bordajul cu peria şi apă de Bosfor. Conform obiceiului, rămân la bord. Băieţii pleacă în oraş. Într-un fel mă simt la adăpost la Bebekkioiu. La adăpost de ritmul dement al metropolei. Dar mai ales la adăpost de insistenţa amintirilor acelora care, violentându-mi obişnuinţa, mă cheamă mereu într-un prezent istoric dramatic, plin de convulsii tragice, care-mi deschide mereu răni abia vindecate. Desigur este o doză de laşitate în refuzul meu la participare; dar la dracu, sunt în vacanţă şi măriile lor Ţepeş, ori Mihai, ori Mircea sunt totdeauna primiţi la Grădiştea ca nişte domni şi stăpâni ce se află; aici la Bebekkioiu nu sunt decât un *sicipper* începător şi am necazurile mele, desigur meschine şi insignifiante pe lângă necazurile măriilor lor; dar la materialismul istoric stă scris că numai o justă apreciere a echilibrului şi interdependenţei dintre rolul maselor şi al personalităţii ne dă cheia înţelegerii fenomenului istoric, eu aparţin maselor şi-atunci îmi revendic dreptul la vacanţă absolută, chiar dacă dialogul cu Soliman Magnificul nu s-a finalizat şi măria sa Ţepeş a lipsit tocmai atunci de la Suleymaniye. Dintre infinit de multele tiranii care se exercită asupra unui ins aparţinând maselor, cum ar fi tirania dragostei, a copiilor, a aparenţelor, a conformismelor, a agenţilor de circulaţie, a fiscului, a modei, ca să nu vorbim decât de tiraniile cele mai banale, excluzând tiraniile bolii, ale suferinţelor morale ca şi marile tiranii existenţiale; în cazul meu adăugându-se tiraniile curenţilor maritimi, ale vântului, climatologiei şi meteorologiei, etc. Etc. Una din tiraniile secrete care exercită o dominaţie aproape fascinatorie asupra insului reflexiv, este tirania istoriei. Este o tiranie feroce, foarte mult asemănătoare dragostei. Nu acelei dragoste celeste, plină de ftizie romanţios-abulică, ci a celeilalte dragoste, vijelioase, carnale, explozive, gemând de evenimente epocale, cum ar fi o privire scăpată ireverenţios pe o gambă trecătoare şi alte asemenea. Deci, insul aparţinând maselor, dominat de tirania istoriei – nu de una romanţios-abulică, mulţumindu-se cu concepte generale mirosind a şoarece şi a incunabul; ci de o istorie pasionantă şi pasională, explozivă, posesivă, cvasicarnală, impudică – insul acela este de o mie de ori pierdut. Pierdut chiar şi atunci când încearcă să evadeze pe mare, la bordul unei bărci cu pânze. Pierdut iremediabil pentru singurul motiv că ştie bine lecţia. Că are mereu un termen de

comparaţie, care în viaţa lui de fiecare zi, ca şi în dragoste, este mai indicat să nu-l aibă. Peste bord cu toate tiraniile. (Se exclude prin natura obiectului tirania *şkipperului* asupra echipajului.) Este o magnifică zi de sâmbătă. Au şi apărut beneficiarii zilei reduse de lucru, cu sacoşele lor pline cu sticle de bere, pâine caldă, cârnaţi de oaie şi, desigur, celebrii castraveţi. Beneficiari şi ei aparţinând maselor care fac istorie, deocamdată făcând dever prietenilor noştri Riza Vural şi Adem Karadeniz. Deci mă eliberez de tirania istoriei care mă face părtaş la timp, care-mi sugerează o mie de comparaţii iconoclaste şi mă întind cu voluptate pe puntea frecată conştiincios, lăsând soarele acesta sudic să-mi iradieze încheieturile. După legi ale odihnei fiziologice care-mi scapă, întregul univers sonor suferă efectul unei estompe subtile. Aud totul, percep fiecare zgomot specific, dar decibelii respectivi nu exercită asupra mea niciun efect iritant. Poate apa, poate soarele, poate apa şi soarele împreună să ecranizeze zgomotul. 13.30. Trece în aval cargoul *Brăila.* Am tentaţia să răsfoiesc *Jurnalul de bord* şi să număr câte nave româneşti au trecut prin Bosfor în aceste zile de escală, dar şi asta înseamnă istorie, aşa că renunţ. Număr câte ore de singurătate fericită mi-au rămas, mă scald, mă prăjesc la soare, îmi aranjez pe masa de navigaţie Harta nr. 28 *„Partea de nord a strâmtorii Bosfor"* şi sub ea, Harta nr. 09 *„Partea de vest a Mării Negre".* Oricât aş disimula, adevărul se prezintă la întâlnire dur şi fără ambiguităţile după care se omoară criticii literari. Onoarea cere ca echipajul să tenteze traversada Bosfor Caliacra. Pentru orice vapor, pe mare obişnuită, este o treabă de cel mult 10 ore. Nimic. Devine ceva în cazul unei furtuni mai acătării. Pentru *„Hai-Hui 2",* problemele se pun puţintel altfel. Cam 30 de ore de navigaţie estimată de larg; în caz de calm plat poate câteva zile, drum în voate dacă nu bate sudul, sau nu bat vânturi de la travers, probleme dacă se iscă furtună, cu toate că starea generală a cerului şi scăderea lentă a barometrului nu sunt alarmante. Deocamdată. Echipajul este pentru. Dar am dreptul să-l risc? La naiba, suntem patru bărbaţi şi o minunată barcă cu pânze. O baie în şuvoiul rece mă va spăla de dileme. Fără această traversadă, n-am adus nimic nou iahtingului românesc de croazieră în afară de distanţa parcursă. Cineva îmi spusese că fără navigaţie astronomică n-o să fac mare lucru. Slocum a înconjurat pământul mai mult la estimă, decât făcându-şi punctul cu tablele; apoi distanţa este prea mică să-mi poată îngădui erori prea mari şi mai la urma urmei, oricând pot pune capul spre vest şi, vreau, nu vreau, în câteva zeci de ore, dau cu prova de uscat. Cu asta se pune punct discuţiei. Baie. Soare. Lene. Iată un program menit să acumuleze forţe. Niciodată nu ştii ce te aşteaptă dincolo de clipă. Simt cum mă paşte tirania înţelepciunii, pe care oricum o prefer tiraniilor la care se expun de bunăvoie coechipierii mei: a căldurii toride din troleibuz, a înghesuielii, a târguitului cu negustorii din Bazar, a aşteptării şi înghesuielii din staţie, a setei… Parcă nu pot hoinări prin Istanbul stând tolănit la soare pe puntea lui *„Hai-Hui 2"?!* Tirania imaginaţiei, amice, îmi spun şi trebuie să recunosc că nu am nicio şansă de a scăpa din tot lanţul acesta de tiranii abominabile, decât să fug sub un palmier şi să devin yoghin. Gauguin a fugit şi el în Oceania binecuvântată de mare şi cer, în loc de yoghin a devenit un maestru al picturii moderne murind în mizerie, în vreme ce puţin mai târziu pânzele lui s-au vândut la preţuri ameţitoare, aşa că n-am chef

să-mi las editorii pe mâini străine şi renunţ pe loc la ideea retragerii, ceea ce de altfel ar însemna părăsirea câmpului de luptă, faptă dezonorantă pentru un maior de aviaţie în rezervă şi comandant activ de iaht cu vele. Chestiunea cu abandonul total al socialului, pentru introspecţie şi desprindere de temporalitate nu este chiar o bagatelă, dar ar însemna să ne întoarcem iarăşi la istorie şi iată că pe cheu îşi face apariţia vechiul meu amic, doctorul, aşa că solilocviul ia sfârşit şi trecem la a doua parte a programului acestei ultime zile de escală istanbuleză.

Este ora 18.40, echipajul în plen, toate pregătirile de drum făcute minuţios, rămâne să completăm combustibilul. Răzvan a încărcat acumulatorul cu generatorul lui păcănitor, a verificat circuitele electrice, luminile de poziţie şi cele din interior. Plecăm de la geamandură la staţia de alimentare, unde ni se spune cu multă amabilitate: benzină iok! Astăzi nu s-a făcut alimentarea pompelor de pe litoral. Deci suntem la debarcaderul staţiei *„Turkpetrol Bebek”* şi să aşteptăm până mâine, duminică, este absurd. Apare un foarte simpatic avocat la plimbare cu un turc mic şi întreprinzător, un puşti cu ochi negri, vii şi scânteietori, pe care-l luăm la bord, avocat care ne spune că există benzină la un ştiu a câta staţie de combustibil mergând cu troleibuzul spre Istanbul. Răzvan şi Janot se oferă să aducă benzină în două canistre. Cum cei de la *„TurkpetrolBebek ”* ne spun că putem rămâne la debarcader până mâine în zori, reverificăm amarajul şi, după ce se întoarce echipa de alimentare, dăm stingerea. La uscat, foarte aproape de noi se află dudul secular care-şi foşneşte legendele şi moscheia austeră din minaretul căreia am auzit de trei ori pe zi chemarea muezinului. Întins pe cuşetă rememorez situaţia iahtului. Probele motorului au fost excelente. Arborada, elrma, velele, ancorele, în regulă. Alimente avem pentru încă 12 zile de navigaţie. Apă pentru 10 zile, fără economie. Desigur, ne lipsesc mijloacele radio, pentru a asculta buletinele meteo şi, cu toate că prindem cu ceea ce avem la bord „Radio vacanţa”, şi Varna, n-am ascultat buletinele meteo, lucru cu totul condamnabil. Am încredere în experienţa mea în materie, care poate prevedea cu destulă precizie schimbarea timpului după aspectul cerului; dar care nu poate prevedea, să zicem, durata unui calm plat, sau direcţia din care va bate vântul peste o zi, două sau trei şi nici intensitatea probabilă a acestuia. Mă hotărăsc să avem tot timpul o ancoră gata de fundarisit în cazul când motorul ne joacă din nou vreo festă, ca să nu mai apelăm la acostări hazardate şi convins că numai văzând şi făcând vom rezolva tot ce ţine de imprevizibil, după o ultimă inspecţie pe punte şi un tur de orizont al portului de iahting, al cheului familiar şi ospitalier, cobor pentru somnul care ne desparte de:

TRAVERSADA BOSFOR-CAP CALIACRA.
ZIUA ÎNTÂIA!

Suntem duminică în 16 iulie la orele 04,00 când dau deşteptarea. Puntea este udă. Peste Bosfor plutesc pâcle subţiri. Portul, cheul, oraşul gustă încă somnul dulce dinaintea zorilor. Pregătim iahtul pentru marş. Se dublează legăturile canistrelor cu benzină. La 05.03 se porneşte motorul. La 05.10 ne dezlegăm de la debarcaderul *„Türkpetrol-Bebek”,* virăm, punem prova în amonte şi sub un cer

opalin, vag luminescent, ne începem navigaţia spre Pontul Euxin. Traversăm Bebekkioiu, lăsăm în pupa locul nostru familiar de la geamandură, iahturile legate cu pupa la babale şi o ultimă privire spre debarcader ne asigură că prietenii noştri turci n-au venit încă la treburile lor zilnice. Numai după 10 minute lăsăm în babord Robert-Kolledj. Colegiul Robert şi dublăm capul Rumeli-Hisarî, vechile ziduri şi donjoane ale capului de pod construit împotriva Constantinopolului, deasupra căruia se vede la catarg drapelul otoman. Aici curentul are 5 noduri, noi urcăm numai cu 4 noduri, ţinem aproape de coastă şi când luciul Bosforului ne asigură că am depăşit punctul critic, traversăm sub protecţia coastei asiatice. Răsare soarele poleind zidurile vechi de la Rumeli-Hisarî. La 06.00 dublăm Mollacelebi după ce am lăsat în babord, pe coasta europeană, Baltalimani (tratatul de la Balta Liman); iar pe coasta anatoliană Eskimahale, capul Kanlâdja şi capul Ciakal. Intrăm în baia arcuită dintre Paşabahce şi Beikoz, unde se află o întinsură: Indjirkioi-Banci, cu adâncimi mici lângă coastă, dar ne-am rafinat şi cum motorul toarce din plin, tăiem direct de la cap Burunbahce la cap Selvi şi îmi dau seama de avantajul pe care-l prezintă în Bosfor un iaht cu un pescaj sub 2 metri. Poţi manevra lejer în apropierea coastei şi poţi specula în avantajul economiei de combustibil şi timp, contracurenţii care urcă spre Marea Neagră când pe o coastă, când pe cealaltă, folosind mereu adăpostul oferit de capurile de pe ţărmul asiatic. Aceste capuri deviază şuvoiul principal al curentului spre centrul strâmtorii şi coasta europeană, permiţând *şkipperului* o manevră fără dificultăţi. Revedem Palatul de vară în pădurea agăţată de faleza râpoasă, dublăm estacadele din baia Madjar Koiu şi cum ceasul este 07.15 Bosforul şi-a reluat viaţa cotidiană, plină de pitoresc, vioaie şi colorată. Trec vapoare, trec calce, trec barje, pescarii sunt pe luciu la ancoră, şalupele cu mărfuri şi pasageri îşi lasă siajul între cele două maluri şi la 07.25 suntem la traversul capului Anadolu-Kavagî, după ce am lăsat în babord celebrul Biuiukdere-Limanî. Iarăşi am senzaţia că apa se bolteşte şi că linia sumbră a Mării Negre ivită în prova se află undeva deasupra noastră. La 07.26 de la nava sovietică *„Sudak”* ni se fac semne amicale. Motorul bâzâie îndârjit. Traversăm golful adânc dintre Anadolu-Kavagî şi cap Fili, revenind în peisajul auster al acestei zone de nord a Anatoliei, folosim cap Poiraz drept sparge-curent şi de aici, la ora 08.05 părăsim coasta anatoliană ţinând la compas 10°. Avem în prova babord farul Rumeli şi începem să dansăm uşor pe hula venită din Marea Neagră. La 08.10 trece spre sud nava iugoslavă *„Bjela”.* La 08.50 suntem la traversul capului Rumeli. Distanţa la travers = 4 cabluri. Marea Neagră ne primeşte neprietenos. După atâtea zile de navigaţie presărate cu escale încântătoare, hula zdravănă care ne ia în primire şi orizontul oţeliu, împâclit şi pustiu nu sunt tocmai de bun augur. La 09.00 se opreşte motorul şi cum stau de dimineaţă la eche, îmi adjudec în continuare carturile până la ora 12.00 spre a găsi alura cea mai potrivită pentru drum. În general se poate ţine pe 330°, cu vântul care bate de la două carturi dinaintea traversului. Avem murele în babord şi pe loch abia 2 noduri. Vântul are tendinţa să se rotească spre est, ceea ce n-ar fi rău dacă ar face-o hotărât şi s-ar întări.

Deocamdată abia înaintăm şi hula ne scoate sufletul. Se instalează starea numită sibilin „disconfort”, căreia i se adaugă mirosul specific al interiorului foarte

mic pentru odorile reunite ale alimentelor, echipamentului şi oamenilor aşezaţi la orizontală. Îmi dau seama că examenul de navigaţie estimată poate fi trecut dacă ţinem exact la compas capul indicat de *şkipper,* dacă trecem în *Caietul de navigaţie* orice schimbare de cap şi de viteză, dacă din oră în oră notăm indicaţiile lochului. Se instaurează monotonia aceea stupidă când *„Hai-Hui 2”* mai mult rulează decât înaintează, când vântul se face că-şi exercită meseria şi când marea, nici bună, nici rea, devine sâcâitoare şi fără umor. Lipsa de umor a mării se transmite echipajului, aşa că totul este O.K. la bord. Orele se dilată la infinit şi singura obsesie rămâne lochul. Cum în cartul lui Aurel care mă schimbă nu se mai poate urca decât pe 305°, direcţie cu totul neindicată care ne-ar duce la coastă, la ora 15.15 se face volta şi se poate ţine la compas un cap de 65° cu o viteză de 2,5 noduri. Departe de a fi un drum convenabil, îl ţinem în lipsă de ceva mai bun până la 21.15 când schimbăm pe 320° în punctul estimat de 41°28 latitudine nordică şi 29°10 longitudine estică, ceea ce nu este de fapt decât un punct mediocru după o zi de navigaţie, aflat abia la 15 mile marine nord est de gura Bosforului. Pentru a putea cât de cât vieţui convenabil la bordul unui iaht pe o asemenea mare este nevoie ca fiecare membru de echipaj să dispună de cel puţin o jumătate de metru cub de spaţiu, în exclusivitate, ceea ce nu este cazul. De fapt un iaht de lungă croazieră ar trebui să aibă trei spaţii perfect delimitate şi izolate: două (prova şi pupa) pentru odihnă, lectură, la nevoie izolare, şi un spaţiu comun, careul, unde să fie instalată bucătăria, masa şi desigur, colţul rezervat navigatorului, cu cuşeta lui şi eventual a inginerului, care să aibă acces direct la motorul *“imbord”* şi acesta sistem Diesel, pe motorină. Posturile să se poată închide cu porţi etanşe, atât pentru a oferi linişte, cât şi securitate în cazul găurii de apă. Deocamdată ne vedem de drum pe 320°, toată noaptea şi de la 03.00 în dimineaţa zilei de 17 iulie pe 185°, ceea ce nu intră în raţiunea marşului spre nord.

ZIUA A DOUA

În 17 iulie la ora 06,30 suntem în punctul estimat de 41°41 latitudine nordică şi 28°55 longitudine estică la numai 26 de mile nord est de strâmtoarea Bosfor şi la 47 mile marine est de cap Serve şi localitatea Midye. Întristător. Unde sunteţi mari vânturi portante care aţi primenit civilizaţiile Terrei? Unde sunteţi măcar rămăşiţe ale musonului, cunoscute în Egee sub numele de Meltemi? Unde eşti Imbât, acelaşi vânt care ne-ai purtat conştiincios în Marmara? De pomană am sacrifica mielul alb. Las că nu-l avem, desigur, am putea executa un ritual simbolic. Janot are barbă şi l-ar interpreta pe marele preot, am putea sacrifica lipsa de umor, aruncând-o peste bord; dar cum nu avem umorul s-o facem, ne hrănim cu pesmeţi şi salam de Sibiu, eternul salam salvator şi ne rotim în carturi la fel de monotone ca şi odihna dintre ele. Răzvan nu vrea să mănânce şi să bea. Hulă greţoasă. Hulă imposibilă. Deci în punctul estimat egal φ_e = 41°41 N şi λ_e = 28°55 E, facem volta şi luăm un drum de 75° pe care-l ţinem până la ora 16.10 cu o viteză medie de 3 noduri. Construcţia grafică de pe hartă indică faptul că ne-am apropiat de latitudinea de 42° la o distanţă apreciabilă de coasta bulgărească, aproximativ 95

de mile marine, ceea ce mă bucură intens. Nimeni nu poate spune că nu suntem în larg. Că nu facem navigaţie de *„haute mer”.* Punctul estimat la ora 16,10 este φ_e = 41°58 N şi λ_e = 29°40 E ceea ce demonstrează că am încălzit suficient apa în partea de sud-vest a Mării Negre şi ar fi cazul să ne apucăm serios de navigaţie, mai ales că ne-au crescut bărbile şi nimănui la bord nu-i arde să se radă. Gândesc că suntem la o distanţă în larg, care satisface orgoliul lui *„Hai-Hui” 2”* şi schimbării de cap pe 350°, ţinând-o aşa toată noaptea şi în primele ore ale dimineţii de 18 iulie, până la ora 03.00 când vântul cade şi se instaurează acel calm plat, prevestitor al schimbării timpului. Cine nu ştie ce este adevărata monotonie, monotonia absolută, să navige cu vele în Marea Neagră, încerc să-mi reamintesc un singur lucru notabil întâmplat în aceste zile şi aceste nopţi. În afara dialogului aproape monosilabic:

— Ora vă rog?!

— Şi 17 minute!

— Şi cât, 17 minute?

— 12 şi 17 minute şi 25 de secunde!

— Ce doriţi să mâncaţi?

Tăcere! Sau un glas sastisit.

— Puţin salam de Sibiu. Poate o felie de şuncă.

— Imediat!…

Sau:

— Răzvan, pregăteşte-te să intri de cart.

Sau glasul nostalgic al doctorului, în ceasurile lui bune răsfoind reţetele culinare ale lui Păstorel Teodoreanu.

— Cum o fi chestia asta, vinete curăţate ca pentru imanbaialdi în care vâri prepeliţa…

Hula, hulă, ruliul, ruliu, îmi simt stomacul la beregată, dorinţa să arunc peste bord *„Gastronomice”*-le, apoi nopţile, constelaţiile, singurătatea mării, valurile foşnind sub chilă, orele îndelungi cu ochii pe cer şi compas, senzaţia izolării, a condamnării la rătăcire perpetuă între cer şi mare, strivit de imensitate şi de neputinţă. De fapt totul nu este decât un joc al răbdării şi al obişnuinţei. Îmi aduc aminte de zilele în derivă pe *„Mircea”.* Un univers plutitor, cu punţi pentru promenadă, cu oameni mulţi şi diverşi, cu o mie şi una de ocupaţii posibile, în cabină cu birou, ventilator şi radio, cu fotolii adânci şi bibliotecă, cu dejunuri la „salon” şi program milităresc, adevărate zile festive văzute de la bordul lui *„Hai-Hui 2”,* unde claustrofobia poate deveni o ameninţare secretă. Deci, a doua zi, identică zilei întâia. Nimic nou sub soare.

ZIUA A TREIA

Îmi spun că răbdarea este una din virtuţile esenţiale ale omului conştient de propriile lui forţe; dar că poate fi ajutată în momentele ei limită cu puţin motor, aşa că marţi 18 iulie (ziua anunţată acasă drept zi de plecare de la Istanbul) la orele 03.00 Janot este trecut la motor şi dacă vântul nu vrea să ne găsească, plecăm noi

în căutarea lui, cu 4 noduri pe loch, ţinând la compas 350°. Mai uşurăm din rezervele de benzină şi oricum, ieşim din monotonia calmului plat. La 04.10 doctorul semnalează un vapor în pupa babord. La 04.35 stopăm motorul fără să fi găsit vântul. Ţinem acelaşi drum cu velele, până la 08.10 când fac punctul estimat, adică 42°27 latitudine nordică şi 29°27 longitudine estică, ceea ce înseamnă că am parcurs în linie dreaptă 73 mile marine de la ieşirea din Bosfor şi că ne aflăm în larg la 120 mile marine travers de Burgas. De aici putem lua fără nicio grijă un drum de 330° spre a ne apropia de coastă. Ziua este senină şi marea plină de ulei, demonstrând că un vapor şi-a curăţat tancurile de motorină prin preajmă, o aberaţie criminală; dar cum nu există altă autoritate în afara conştiinţei, doctorul şi Janot se apucă să scoată apa din santină. O fac cu găletuşa, să poată stabili cantitatea. În aproximativ 60 de ore *„Hai-Hui 2”* a făcut 50 de litri de apă, ceea ce nu este chiar o binefacere. Calm plat. Mare fără creţuri. Motor! Navigăm cu 4 noduri şi la 08.55 vedem în pupa babord un petrolier uriaş ţinând un drum care ni-l întretaie pe al nostru, undeva, sub orizont. Iau binoclul şi-l fixez pe coşul petrolierului unde disting dunga albastră şi iniţialele Navromului, N. R… Navă românească. Când se prezintă cu tribordul, disting vag prin binoclu numele: *„Independenţa*”. Mă inundă o bucurie profundă. Nu numai că ne solidarizăm cu *„Independenţa”* pe această Mare Neagră, dar primul nostru petrolier de 100.000 t.d.w., aflat probabil în probe, confirmă justeţea teoriei mele asupra navigaţiei la estimă în cazul iahtingului de croazieră. Este limpede, putem arde încă o parte din rezerva noastră de carburant, ceea ce şi facem cu multă dăruire până la orele 11.00 când încetează navigaţia cu motorul, pentru a păstra o rezervă de combustibil folosibilă în cazuri de forţă majoră. Asta înseamnă că rămânem în derivă şi că lăsăm la pupa scara de pisică pentru a face baie. Este cald, aproape torid. Cerul de un albastru pur. Marea de un albastru dens şi translucid în care joacă lumina. După indicaţiile hărţii am avea sub chilă 2000 de metri de apă, ceea ce, oricum, este reconfortant, ei iminând orice posibilitate de abordaj cu o stâncă submarină, recif sau întinsură. Este o adevărată voluptate să plonjezi de la prova în aceşti 2000 de metri de adâncime, să evoluezi sub apă în lungul operei vii plină de alge, să vezi prin apa luminescentă, de un albastru regal, linia chilei fixe şi a cârmii, năpădită şi ea de barbă vegetală, un triumf al clorofilei împotriva apei saline, apoi să devii operatorul doctorului care se vrea filmat înotând în largul Mării Negre, escaladând scara de pisică; ori în alte atitudini memorabile. Îmi place să văd iahtul de sub chilă. O imagine cu totul stranie, cu toate că am mai văzut ceva asemănător, burta unui avion deasupra propriei carlingi, dar asta se întâmpla la înălţime şi la viteze considerabile, imaginile acelea erau scurt-circuitate şi condensate în zecimi de secundă, pe când aici lentoarea trecerii şi refracţia razelor solare în masele clătinătoare şi dense de apă, dau ansamblului aspectul straniu al unei lumi cu totul insolite. La 12.10 boarea de vânt abia sesizabilă cu obrazul umed, se roteşte spre sud. Ridicăm velele în speranţa că… Inutil. Trec vapoare din şi spre Constanţa sau Odesa. Nu s-a deranjat nimeni să ne întrebe dacă suntem în dificultate; dacă sunt sau nu oameni vii la bord. Stând cu spinarea în şcota randei să interzic bătaia agasantă a ghiului, rememorez păţania soţilor Patrick şi Wendy van God, în largul coastei braziliene, când iahtul lor *Trismus* a

fost pintenat de un caşalot, scufundându-se. Salvându-se pe un dinghy pneumatic cu vele, cei doi soţi au întâlnit mai multe cargouri cărora le-au transmis S.O.S. fie cu oglinda, fie cu lanterna, fie desfăşurând o adevărată pirotehnie cu luminări fumigene şi fuzee, fără ca niciuna din cele şase nave să se sensibilizeze. Mai mult, două dintre ele au avut dinghy la mijloc, la o distanţă sub o milă şi este imposibil ca cineva de la comandă să nu fi văzut fuzeele, hanoracul roşu ridicat la catarg, luminările fumigene. Este o învăţătură de prim ordin de tras din povestea soţilor van God şi din propria noastră plutire în derivă, departe de uscat, fără ca nicio navă să-şi schimbe drumul şi să ne întrebe de sănătate. Dar abia suntem la litera A din alfabetul care scrie povestea ambarcaţiilor mici cu vele în largul mării. Deocamdată aşteptăm vântul, care. Fără îndoială pune ceva la cale din moment ce s-a rotit spre sud. La 12.25 ne taie prova alt vapor. La 12.45 nava este la travers. Disting containerele cu ochiul liber. Se duce. Apar acele fiinţe minuscule semănând cu viespile şi odată cu ele o boare înşelătoare de vânt. La 13.05 înaintăm cu o jumătate de nod, ţinând la compas 350°. Singurul inconvenient este mirosul greu de benzină care stăpâneşte cockpitul. Povestea cu rătăcirile lui Ulise nu prea este poveste. La 14.45 simt vântul între omoplaţi. Repede anemometrul. 2 m/s. Pe loch 0,5 noduri. La 14.55 băieţii pun tangonul la foc şi cu velele în foarfecă rămânem la jumătatea noastră de nod. La 15,00 lochul indică 1 nod, la 15,10 viteza (dacă se poate numi aşa) este de 1,5 noduri. Spre 15,25 vântul se stabileşte din S. SE şi, progresiv, cu o lentoare care promite constanţă, se întăreşte. La 17,05 avem pe loch 2 noduri şi la compas 340°, ceea ce nu este grozav, vom ieşi undeva la sud de Cap Caliacra, ambiţia mea secretă este să aterizăm direct pe Constanţa; dar vântul… Vântul se întăreşte şi Janot care mă schimbă la eche, are tabieturi. Îşi ia aparatul de radio, proiectorul, hanoracul şi bineînţeles încearcă să ţină drumul cu velele în foarfecă, vântul se întăreşte, ţăcănitul rapid al lochului mă umple de entuziasm şi înainte de a adormi îi comunic delicat să renunţe la tangon că…

— Fiţi fără grijă, se aude de pe comandă glasul bine timbrat, pe fundal sacadat de muzică uşoară…

Un pârâit puternic. Trosnetul care urmează ampanării.

Ies să văd dacă nu s-au sfârtecat velele şi grija mea ia sfârşit. Tangonul s-a rupt ca un băţ de chibrit. Velele au scăpat cu viaţă. Cusăturile inginerului Mircea Băiceanu se dovedesc rezistente. De unde concluzia că pe un iaht în plină mare se dau ordine şi ele se execută, șkipperul autodefinindu-se drept tembel dacă lasă lucrurile la imaginaţia sau ideile coechipierilor săi. O velă sfârtecată de aşchiile tangonului, ori ghiul rupt, sunt singurele lucruri care ne lipsesc. Gata cu tangonul, pot să mă culc liniştit. La orele 19,00 avem 3 noduri, pe cap 340° şi la orele 20.00, pe acelaşi cap, avem 4 noduri, ceea ce este încurajator. Răzvan îmi predă cartul la ora 03.00. Janot l-a dublat şi i-am auzit prin somn, semnalându-şi un far în prova.

— Caliacra, spune Răzvan, când, echipat pentru cart, ies în cockpit. Undeva, departe, pe linia orizontului, se văd sclipirile unui far. Atât de departe, atât de vag, încât par venite de pe altă lume.

O NOAPTE FABULOASĂ ŞI O ÎNTÂLNIRE CARE PUTEA FI FATALĂ!

Deci intru de cart ia ora 03.00**,** este miercuri 19 iulie şi noaptea care stăpâneşte universul este de-a dreptul fabuloasă. Există permanent o valenţă care mă leagă la natură şi mă suspectez de panteism. De înclinaţie spre mitologie naturistă. Ştiu cu exactitate că supertehnica este un bumerang primejdios şi am contabilizat vreme de trei decenii toate semnalele de alarmă trase de oamenii de ştiinţă, semnale care avertizau umanitatea în legătură cu crimele săvârşite împotriva naturii. Mă preocupase şi mă preocupă conţinutul şi structura inconştientului, tocmai pentru că aici puteam şi pot căuta legăturile directe ale omului cu lumea cosmică, dincolo de existenţa în timp, deci în istorie. Este o lună din aur verde de Emu, aurul căutat de emisarii Semiramidei în Africa etiopiană, o lună dementă care poleieşte valurile, umbrind orizontul şi populând marea cu vedenii. Lupt împotriva tendinţei evidente de a mă risipi în spaţiu şi mă adun în costumul de opanol, la trebui de mele de la eche. Luminile ard bine. Lumina albă din vârful catargului împrumută balansului ceva spectral. Luminile de navigaţie se văd reflectate pe randă, ca un semn vag de viaţă pe întinsul pustiu al mării. Siajul lunii, de la *„Hai-Hui 2”* spre larg, greu şi majestuos, pardosind apele cu lespezi de aur translucid. Aduc prova cu 10° în vestul farului, adică ţin farul între catarg şi Sarturile din babord, consult compasul, 350° şi ieşit din reverie îmi însemn în *caietul de navigaţie* situaţia mării. Am marea şi vântul din pupa, de fapt am vânt de mare larg, care se converteşte pe loch într-o viteză de 3,5 noduri. Valurile depăşesc binişor 1,5 metri, ruliul şi tangajul sunt mici, navigaţia plăcută, orizontul clar şi, mereu în prova babord, licărul intermitent al farului Caliacra. În *Cartea farurilor şi semnalelor din Marea Neagră* scrie că distanţa de vizibilitate a luminii este de 21 mile marine şi că farul are o perioadă de 5 secunde adică sclipirea ţine 0,5 secunde şi întunericul 4,3 secunde. Număr secundele şi se confirmă identitatea farului Caliacra, ca şi exactitatea navigaţiei estimate. Fac un calcul rapid care-mi spune că navigând cu 3,5 noduri, vom avea farul la travers către orele 06,00 pentru că au trecut două ore de când cartul precedent a identificat lumina. Excelent. Iată că mă aşteaptă câteva ore de vrajă, care mă vor răsplăti din belşug pentru îndelungile mele tribulaţii. Probabil că fiecare membru al echipajului şi-a ales din croazieră acele momente care l-au satisfăcut adânc, răspunzând cel mai bine viselor lui de a naviga pe o barcă cu pânze. Probabil că fiecare membru al echipajului a trăit ca şi mine dramatismul nopţii de la Cap Caliacra, sentimentul de plenitudine al navigaţiei de noapte în larg, exotismul arhipelagului, vraja nopţilor la ancoră, insatisfacţia atmosferei de la bord, incomodităţile, sentimentul însingurării şi pe cel al incertitudinii. Ca şi mine, fiecare membru al echipajului a văzut Istanbulul defilând în tribord, cu toată luxuria lui orientală, ca şi mine s-a desfătat în escala de vis de pe Sivriada, insula pescăruşilor. Iată, ne apropiem de punctul şi minutul terminus al acestei croaziere de pionierat, am învăţat infinit de multe lucruri despre bărcile cu pânze, oameni, mare, vânturi şi navigaţia cu vele, dar mai ales despre mine însumi. Lucruri nedescoperite încă, poate doar bănuite la bordul avionului meu de

vânătoare, acolo unde viteza şi multitudinea problemelor de rezolvat rapid nu dădeau răgaz pentru meditaţie; ori la bordul navei-şcoală *„Mircea”,* unde confortul şi sentimentul securităţii prilejuit de competenţa profesională a echipajului, ca şi lipsa unui rol de echipaj implicat direct şi cu responsabilităţi exacte m-au raliat doar la o participare indirectă, mediată. Îmi spun în noaptea fastuoasă care înconjoară sloopul de 7.40 m că de fapt tot secretul rezidă în a trece hotărât la faptă şi că singura măsură a omului este fapta, indiferent dacă ea *se* adresează epicului, conştiinţei, fantasticului sau oricărei alte ipostaze imaginabile. Îmi mai spun că pentru mine fapta este egal cu a mă elibera, este egal cu forţarea unui alt plan al existenţei, chiar dacă nu transcendent condiţiei mele de om; dar în perfect acord cu ea. Din acest acord, perfect, iată că sunt liber şi fericit la eche, ascult vântul în Sarturi, simt vibraţia catargului şi a velei randă, aud susurul apei sfâşiată de etravă şi foşnetul valului sărutând coca; desigur este cu totul altceva să navigi cu vântul şi marea din pupa, decât cu ele dinaintea traversului, ascult liniştea în care clipesc constelaţiile, ca şi aceea în care sclipeşte farul, ca o vedenie de pe un alt tărâm, tărâmul oamenilor şi cum nu-mi uit rolul de om de cart supraveghez marea şi-atunci, în prova babord văd foarte limpede luminile de navigaţie ale unei nave mari, care se apropie cu viteză. Adică văd exact cum scrie în *Regulamentul internaţional pentru prevenirea abordajelor pe mare”,* luminile roşu-verde şi două lumini albe suprapuse la catarg, ceea ce-mi traduce că o navă mai lungă de 50 m vine buluc pe *„Hai-Hui 2”.* Cu o flegmă perfectă îmi rememorez regulile curente de prevenirea abordajelor. Luminile noastre sunt vizibile de la câteva mile şi nu se poate ca timonierul de cart să nu le vadă. Obligaţia mea este să-i semnalez că sunt navă cu vele, ca el să aplice Regula 18 cu subtitlul *Responsabilităţi reciproce ale navelor,* aliniat a, punct IV, conform căreia: *„O navă cu propulsie mecanică aflată în mers trebuie să se abată din drumul unei nave cu vele”.* Deci să aplicăm Regula 36 şi anume *„Semnale pentru a atrage atenţia* Sunt atât de sigur că totul va fi O.K. încât abia aştept ca întâlnirea să se desfăşoare conform regulilor amintite din susnumitul regulament internaţional. Marea este pustie în afara celor două nave: *„Hai-Hui 2”* şi cargoul, deci lumina proiectorului nu poate „stânjeni alte nave”. Aprind proiectorul lui Janot şi-l fixez pe velă. Vela se transformă într-un adevărat ecran luminos. Nicio mişcare la cargo, care să-mi dea de înţeles că am fost reperaţi. Repet. Nimic. Schimb tactica. Fixez fascicolul proiectorului pe direcţia cargoului şi îl rotesc luminând vela. Niciun răspuns. Niciun semn. Nava se precipită la abordaj. Văd silueta castelului conturându-se din ce în ce mai limpede. Repet semnalul la intervale foarte scurte. Nimic, îmi aduc brusc aminte de fostul meu subaltern plutonierul Stan, posesorul unui pomelnic de înjurături cu totul remarcabil, de-o originalitate şocantă, pitoresc până la ameţeală. Îl exersez în surdină să nu-mi trezesc echipajul, îl exersez cu violenţă geometric proporţională cu distanţa din ce în ce mai mică dintre noi şi monstrul întruchipat din noapte, care se precipită cu etrava enormă asupra lui *„Hai-Hui 2*”. Oribil. Greţos. Monstruos. O namilă din oţel, cu puntea la nivelul etajului III al unui bloc, năpustindu-se asupra unei bărci cu pânze, singură în largul mării, când până în ultima clipă i se înfige în geamurile comenzii fascicolul disperat al unui proiector. Mă îneacă o mânie ucigătoare.

Iraţională. Disperată. Este cea mai explicită, brutală şi iresponsabilă manifestare a forţei. Cea mai inumană exercitare a forţei, care dispreţuieşte nu omul, dar însuşi principiul de respect al ideii de om.

Este actul care violează brutal nu numai legile sacre marinăreşti, dar odată cu ele, cel mai elementar sentiment al omeniei. Cum nici lumina proiectorului, nici pomelnicul, nici gândurile mele morale şi regulamentare nu par să impresioneze monstrul, cum duduitul maşinilor lui îmi pulsează în creier, fac o voltă nenorocită spre larg şi când monstrul se scurge la nici douăzeci de metri de noi, când maşinile lui duduie în interiorul iahtului făcându-l să vibreze, când punţile lui trec pe deasupra noastră şi castelul umbreşte cerul, în deschizătura roofului se ivesc trei căpăţâni siderate. Monstrul poartă culoarea albă a inocenţei şi se depărtează spre larg, fără ca niciun semn de viaţă să se dea de la comandă.

— Au pus pilotul automat şi se duc în…

Spun lucrului pe nume, băieţii trec la culcare şi după ce revin la drum, întreb luna dacă a fost coşmar sau adevăr, blestemând clipa când, crezând în forţa magică a regulamentelor, am luat hotărârea să procedez conform acestora… Mă jur acolo, în cockpit, mă jur pe toţi zeii mării, că de acum încolo am să fug din calea vapoarelor de cum le văd la orizont, mă jur că n-am să aştept de la nimeni nimic şi că cea mai sfântă regulă împotriva abordajelor pe mare, la *„Hai-Hui 2”,* este din această clipă veghea şi manevra din timp. Manevra care să te ducă şi-n iad; dar care să te scoată de sub etravele monstruoase din oţel, împinse de mii de cai putere, care pot face iahtul ţăndări fără să înregistreze decât un şoc uşor şi care. În cel mai fericit caz te pot lăsa în mijlocul mării, agăţat de-o scândură.

Pe cer este o lună din aur verde de Emu, aurul căutat de emisarii Semiramidei până la izvoarele Nilului, o lună dementă care poleieşte valurile umbrind orizontul sub care dispare lumina albă, din pupa cargobotului alb; constelaţiile se leagănă în vârful catargului, farul Caliacra îşi sclipeşte semnalele agăţat de Sartul central din babord şi peste mare cade un abur străveziu, ireal, plin de foşnete şi tânguiri vagi, clipocitoare. Să fie sirenele? Să fie sufletele celor înecaţi? Cine-o poate şti?

JOS VELELE!

Ştiu în preceasul zorilor că astăzi, miercuri 19 iulie 1978 este ziua în care se încheie acest periplu marin. El nu reprezintă altceva decât fidelitate şi perseverenţă, infinită răbdare, exerciţiu interior şi voinţă puse în slujba unui apel interior, care m-a chemat dintotdeauna spre larg. Sarcina pe care mi-am sau mat-o faţă de mine însumi se va duce la sfârşit spre scapătul acestei zile. Tradiţia firavă a iahtingului nostru de croazieră a fost reînnodată. Constelaţiile în ce să pălească. Cerul se umple de culorile dinaintea zorilor. Este limpede, se întăreşte vântul. Direcţia din care bate a rămas constantă: S-SE. Urmăresc avid trecerea de la întuneric la lumină. Urmăresc avid cum dincolo de orizont cerul se colorează vag în nuanţe palide de roşu. Urmăresc reflexul acestora pe valurile înspumate care vin mereu din pupa, ne ridică pe creastă şi ne duc repede câţiva metri înainte, după care ne abandonează într-o vale colcăitoare, apoi vine alt val din pupa, ne saltă pe

gheba înspumată, ne ridică la peste doi metri, fuge cu noi şi atunci „*Hai-Hui 2”* are tendinţa să gireze, să se pună travers pe val, lucrez cu elrma şi n-ar trebui să fie aşa, ascult plescăitul apei sub cocă, ascult ţiuitul vântului în Sarturi, sorb cu nesaţ mirosul de alge şi iod, aş dori ca fiecare clipă a acestor zori să mi se încrusteze în amintire pentru totdeauna şi mă încearcă un fel de disperare. Un regret sfâşietor. S-a sfârşit. S-a sfârşit înainte de a înţelege totul. S-a sfârşit înainte ca marea şi cerul, vântul şi valul, *„Hai-Hui 2”* şi noi înşine să epuizăm toate mijloacele de a comunica şi a ne recepta unii pe alţii. Sunt atât de lacom de mare, încât îmi repartizez carturile următoare şi, ca baba Dochia, după răsăritul soarelui încep să-mi lepăd cojoacele. La 05,15 notez că se vede în prova babord Capul Caliacra. Faleza roşietică bătută de lumină pluteşte într-un abur străveziu. Piciorul ei este tivit de spuma albă a berbecilor. Linia înaltă a coastei pluteşte într-o linişte serenă. La 05.40 disting clar farul, clădirile din jur şi farul de la Muhu Liman. În prova abia se vede desenat pe orizont, farul de la Şabla. Lochul indică 4 noduri. Ţin la compas 10” şi la 06,00 suntem la traversul Capului Caliacra. Băieţii se odihnesc. Marea se montează vizibil. Vântul este acum din pupa babord, navigăm cu murele în babord, deci randa nu acoperă coasta şi peisajul redevine familiar. Simt nerăbdarea băieţilor. S-a schimbat brusc atmosfera de la bord. Din lâncedă şi incertă a devenit jovială şi tonică. Ultimul mic dejun al acestui echipaj. Se propune o ultimă triere a alimentelor şi se execută această ultimă triere din clipa când avem la travers farul Şabla. Vântul continuă să se intensifice. Avem 6 noduri, pe loch, numai cu randa. De la Şabla până în apele teritoriale româneşti mă schimbă Răzvan. Imposibil de dormit. M-a molipsit bucuria generală. Nu pot face mutră de lup de mare blazat. Trec la eche şi la 12,00 suntem la traversul intrării în portul Mangalia. Litoralul românesc în plin sezon estival îşi etalează staţiunile în prova babord. Vedem lumea la plajă. Vedem umbrelele colorate. Vedem siluetele înalte ale hotelurilor. Intrăm într-un univers familiar, care ne integrează rapid. Simt material cum siajul iahtului încearcă să mă spele de amintiri. De amintirile nopţii. Ale arhipelagului. Ale Istanbulului, ori Varnei, ori nopţii de la Caliacra, ori de amintirile plecării dominată de silueta navei-şcoală. „Mircea”, de siluetele familiare ale prietenilor mei marinari. Siajul. Apoi orele îşi pierd consistenţa. Timpul se dematerializează. Dublăm staţiunea Venus, Ne apropiem de digul de la Neptun, acolo unde pe faleză se vede Casa Scriitorilor. Vedem steagul albastru de pe plajă, care interzice baia în mare, dublăm Olimpul şi la Costineşti, în pustietate, Janot vrea să trecem aproape de coastă, spre a-şi semnala întoarcerea celor care-l aşteaptă acolo, în corturile viu colorate. Sunt câţiva singuratici cărora Janot le flutură prosopul în semn de bun găsit. Vântul atinge 19 m/s. Valurile sunt mari, colcăitoare şi-mi spun că dacă n-aş fi atât de leneş, ar trebui să luăm o terţarolă. Stăm ca şi la plecare în cockpit, dar de data asta vântul, valul şi *„Hai Hui 2”* ni se supun, o ştim şi avem orgoliul s-o manifestăm discret. Desigur, ne-am apropiat puţintel prea mult de coastă când dublăm farul Tuzla, valurile sunt prea mari şi vântul prea puternic pentru asemenea imprudenţă şi ar fi mai mult decât ridicol să ne punem pe stânci la Tuzla; apoi vedem Eforie Sud şi Eforie Nord, Agigea şi la ora 15.00 venim la aterizare pe farul portului Constanţa, cu 4 noduri pe loch şi pe o mare de gradul 3 spre 4.

Asta înseamnă că vedem Constanţa dantelând orizontul. Că vedem catargele şi vergile navei-şcoală *„Mircea”,* haşurând cerul deasupra cheului. Că vedem Cazinoul, faleza, farul genovez, statuia lui Eminéscu şi că, strecurându-ne printre cargourile din radă, punem prova pe intrarea în portul Tomis, intrare bătută de valuri şi că vedem grănicerul cercetându-ne prin binoclu, că salutăm o vedetă de patrulare aflată la ancoră şi că pe digul de la Tomis identific silueta unui ofiţer de marină, pantalon bleumarin, bluză albă, caschetă cu coafă albă, care patrulează pe dig, privind insistent spre iaht. Silueta îmi este familiară. Nu poate fi rangul 1 Hârjan. Nu are de unde să ştie că ne întoarcem astăzi. Apoi suntem absorbiţi de manevră. Se porneşte motorul care răspunde prompt la comandă. Aurel filează baloanele. Janot stă la motor. Sunt la eche. Răzvan şi Aurel trec la postul de manevra randei, la piciorul catargului. Emoţie refulată. Manevra trebuie să fie perfectă. Valul ne duce pe creastă. Intrăm în Tomis cu randa şi motorul. În clipa când pătrundem în acvatoriu ceasul este 15 şi 57 de minute, iar de lângă grănicer ne face semne frenetice de bun venit… căpitanul de rangul 1 Hârjan Alexandru. Simt emoţia demolându-mi morga. Făcând manevra de acostare rememorez în ritm halucinant stop-cadre din croaziera atlantică. Iată cum *„Mircea”,* nava-şcoală a marinei româneşti, este prezentă şi acum la triumful lui *„Hai-Hui 2”,* aşa cum a fost prezentă la lansare şi la începutul acestei croaziei e. Vântul şi marea sunt de vină că am genele umede.

Apoi acostăm neregulamentar, vina *șkipperului,* cu pupa în vânt.

Apoi Răzvan ne leagă la cheu.

Apoi, în timp record se fac formalităţile vamale şi grănicereşti.

Apoi punem piciorul pe piatra fierbinte a cheului şi sărind peste uzanţe îl îmbrăţişez pe vechiul şi încercatul marinar, nea Cici cum i se spune în secret, care, plecând de la *„Mircea”,* văzuse în larg o velă portocalie şi…

Apoi băieţii se împrăştie să anunţe vestea celor dragi.

Apoi rămân singur la bord, Dumnezeule sunt atâtea de făcut la bord începând cu vesela şi în noaptea care se lasă peste Constanţa, când *„Hai-Hui 2”* se leagănă uşor legată la geamandură, când catargul îşi execută mişcarea lui de metronom indicându-mi constelaţiile, când se aud valurile izbindu-se în dig şi pescăruşii clamând, când luminile de la uscat se răsfrâng pe luciu şi când de pe cuşetă aud clipocitul molcom al apei, deci când rămân singur cu. *„Hai Hui 2”* şi cu noaptea, marea şi constelaţiile, îmi pot rula pentru mine întregul film al croazierei, pot medita în linişte la obiceiurile oamenilor, pot mulţumi în gând tuturor celor care mi-au fost alături şi, eliberat dintr-odată de responsabilitatea propriului meu vis, pot să-mi şoptesc, cu toate că numai eu ştiu ce note mici am avut la latină:

„Sum superbiam quasitam meritis”!

Grădiştea pe *Argeş*
Ianuarie-aprilie 1979

GLOSAR

Alură: direcţia prin care iahtul primeşte vântul, faţă de direcţia de înaintare.

Babord, Tribord: babord, bordul din stânga al navei, privit de la pupa spre prova, tribord, bordul din dreapta al navei, privit de la pupa spre prova.

Capelatură: piesa din vârful catargului la care se prind manevrele fixe şi raiurile manevrelor mobile.

Cavalet: suport de lemn sau metal pe care stă iahtul pe cheu sau în hangar.

Cockpit: postul de navigaţie exterior al iahtului, etanş şi autovidor, unde stă timonierul şi echipajul pe timpul marşului. La *„HAI-HUI 2”,* ca la majoritatea iahturilor până în 11 m se află la pupa, în spatele cabinei.

Chilă: piesa fundamentală a oricărei nave, situată longitudinal pe fundul acesteia, care susţine întreaga construcţie. Pe chilă se prind coastele, etrava, contra etrava, etamboul şi oglinda. Etrava este piesa de la prova care închide nava şi despică apa. Oglinda este piesa care închide pupa.

Chila fixă: piesă turnată din fontă sau plumb, de formă hidrodinamică, prinsă cu buloane de chilă, având rolul să echilibreze iahtul sub vele, să-i permită să urce în vânt, cu statut de „hopa Mitică”.

Dinghy: barcă mică de serviciu, gonflabilă, din pânză pe schelet metalic, sau rigidă, pentru naveta iaht-uscat.

Greement: ansamblul arborilor (catargelor) vergelor, picuri, ghiuri, manevrelor fixe şi mobile, precum şi al velelor unui velier. La *„HAI-HUI 2”* greementul se compune din: catarg, ghiu, Sarturi, straiuri, fungi, Scote, vela randă şi vela foc. Pe catarg, mai jos de capelatură se găseşte fixată Cruceta, formată din două braţe (antene) orizontale, pentru călăuzirea sarturilor.

Ghiul: vergă articulată pe catarg, la celălalt capăt susţinut de balansină, la care se înverghează randa cu marginea de întinsură. Tot la capătul susţinut de balansină se fixează raiul scotei prin care se manevrează ghiul.

Jawl: iaht cu două catarge, catargul al doilea (artimon) fixat în spatele cabinei pupa, când artimonul se numeşte şi catarg „Bate pupa”.

Loch: indicator de viteză, totalizator de mile marine.

Manevre fixe: parâme din cablu de oţel care susţin catargul iahtului:

— Sarturile susţin catargul în borduri.

— Straiurile susţin catargul în plan longitudinal: prova, pupa. Manevrele fixe sunt prinse în vârful catargului la capelatură, iar în borduri, la prova şi pupa, la portsarturi şi portstraiuri prin întinzătoare care pot regla tensiunea cablurilor.

Manevre mobile: fungile, cu ajutorul cărora se ridică la post şi se coboară velele;

— Scotele cu ajutorul cărora se orientează velele;

— Murele cu ajutorul cărora se trag velele.

Fungile sunt compuse dintr-un cablu de oţel, prelungit cu unul vegetal, sau din fir sintetic. Scotele sunt în general confecţionate din fir vegetal, ca şi murele.

— Balansina ghiului, manevră mobilă din cablu de oţel, care reglează ghiul în plan vertical.

Marangoz: tâmplar, constructor de nave din lemn.

Hublouri: „ferestrele" navelor, întotdeauna etanşe.

Punct (a face punctul): stabilirea poziţiei navei, fie fată de reperele de la uscat, fie în larg, prin metodele navigaţiei costiere, estimate, astronomice, radiogoniometrice etc.

Ketch: iaht cu două catarge, catargul al doilea (artimonul) fixat înaintea cabinei pupa.

Şavirare: un tur complet de 360° pe care-l descrie catargul unui iaht, când din pricina rafalelor şi a deferlanţilor, iahtul se răstoarnă cu chila în sus, şi apoi revine în poziţia iniţială.

Tacheţi: piese în formă de T, servind la legarea Scotelor şi fungilor.

Vele: Mijlocul de propulsie al iahturilor, astăzi confecţionate din fibre sintetice (dacron) pe care se exercită acţiunea vântului.

— Vela randă se înverghează la catarg şi ghiu.

— Focul, velă triunghiulară care se înverghează pe straiul prova.

— Scotele ambelor vele sunt aduse la cockpit, de unde se manevrează în funcţie de alură, drum de urmat şi intensitatea vântului.

CUPRINS

PLANURI …2
CONSTRUCŢIA! …13
LANSAREA! …27
PROBE PE SIUTGHIOL! …28
O RECUNOAŞTERE ÎNDEPĂRTATĂ FULGER, DIN NOU
LA IERNAT ŞI ALTE ÎNTÂMPLĂRI ÎNAINTE DE ULTIMA RUNDĂ …30
SĂPTĂMÂNA PATIMILOR …55
ULTIMA RUNDĂ …62
BUN CART ÎNAINTE! …75
…NOAPTE DE GROAZĂ! …85
ESCALĂ TEHNICĂ LA MUHU-LIMAN …90
ÎN GOLFUL VARNA …92
VARNA, CU IAHT CLUB, O ÎNTÂLNIRE CU COCONUL
DOMNESC VLAD ŞI ALTE ÎNTÂMPLĂRI SURPRINZĂTOARE!…95
UN „MALENTANDU" ÎN CARE SE AMESTECĂ IARĂŞI
VÂNTUL, SUB ESCORTĂ ŞI CEEA CE A URMAT DUPĂ! …104
DE LA VARNA LA CAP EMINE… 106
TRAVERSADA…109
ÎN BOSFOR…116
ESCALA LA ISTANBUL (I) …119
ESCALA LA ISTANBUL (II) …125
ESCALA LA ISTANBUL (III) …128
O ZI PE BOSFOR! …134
SIVRIADA, INSULA DE MARMORĂ A PESCĂRUŞILOR….136
ESCALA LA BURGAZADA, CÂTEVA ÎNTÂMPLĂRI ŞI RAMÂNEM LA
ANCORĂ, ÎNTR-UN GOLF AL INSULEI BUYUKADA, ANTICA PRINKIPO…141
LA ECHE! …145
VIZITAM BUYUKADA, INSULA OLENDRILOR, ÎNTÂMPLĂRI-LIMITĂ ÎN
BOSFOR, PĂŢANII CU MOTORUL ŞI REVENIRE LA BEBEK!...150
ULTIMA ESCALA. PREGĂTIRI PENTRU TRAVERSADĂ …155
TRAVERSADA BOSFOR-CAP CALIACRA. ZIUA ÎNTÂIA! …157
ZIUA A DOUA …159
ZIUA A TREIA …160
O NOAPTE FABULOASA ŞI O ÎNTÂLNIRE CARE PUTEA FI FATALĂ! …163
JOS VELELE! …165
GLOSAR……168